Die Ausfuhr der thüringischen Industrie und ihre Förderung durch die Seehafenausnahmetarife der Reichsbahn.

Dissertation

zur Erlangung
der Staatswissenschaftlichen Doktorwürde der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität Hamburg

vorgelegt von
Irman Pönisch
Diplomvolkswirt
aus Hamburg

HAMBURG
Hergestellt in der Buchdruckerei
Julius Pamperrien, Spaldingstr. 214
1938

Gutachter:
Professor Dr. P. Schulz-Kiesow

Mitgutachter:
Professor Dr. R. Stucken

Tag der mündlichen Prüfung:
28. Mai 1938

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 5

I. Teil: **Die Ausfuhr der thüringischen Industrie...** 6

A. Die Wirtschaftsstruktur Thüringens 6

B. Grundzüge der Entwicklung der Ausfuhr Thüringens 10

C. Der Anteil Thüringens an der deutschen Ausfuhr 14

D. Die Ausfuhr einzelner thüringischer Industriezweige 16

a. Die Spielwarenindustrie 17

b. Die Porzellanindustrie 21

c. Die Glasindustrie 25

d. Die Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie 27

II. Teil: **Die Förderung der Ausfuhr der thüringischen Industrie durch die Seehafentarife der Reichsbahn.** 30

A. Bedeutung und Aufbau der Seehafentarife im allgemeinen 30

a. Geschichtliches 30

b. Die Bedeutung der Seehafentarife 32

c. Der Aufbau der Seehafentarife 36

B. Die Verkehrslage Thüringens und die Seehafentarifpolitik der Reichsbahn 38

C. Die den überseeischen Ausfuhrverkehr Thüringens begünstigenden Seehafentarife 45

a. Der Seehafenausfuhrtarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren 45

α) Die Entwicklung des Tarifs in der Vorkriegszeit 45

β) Die Entwicklung des Tarifs in der Nachkriegszeit ... 48

γ) Die Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie 68

b. Der Seehafenausfuhrtarif für Glas und Glaswaren 73

α) Die Begünstigung der überseeischen Ausfuhr von Glas und Glaswaren durch die Seehafentarife S 9, S 9a und S 9c in der Vorkriegszeit 73

β) Die Begünstigung der überseeischen Ausfuhr von Glas und Glaswaren durch den Seehafentarif 49 bezw. 22 S 1 in der Nachkriegszeit 76

γ) Die Bedeutung des Seehafentarifs für Glas und Glaswaren für die thür. Industrie 84

c. Der Seehafenausfuhrtarif für Ton- und Porzellanwaren ... 86

α) Entwicklung und Aufbau des Tarifs 86

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie 98

Seite

d. Der Seehafenausfuhrtarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. ... 100

α) Entwicklung und Aufbau des Tarifs ... 100

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 103

e. Der Seehafenausfuhrtarif für Papier und Pappe, Papier- und Pappwaren ... 105

α) Aufbau des Tarifs ... 105

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 106

f. Der Seehafenausfuhrtarif für Textilwaren ... 107

α) Aufbau des Tarifs ... 107

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 107

g. Der Seehafenausfuhrtarif für Metallfarben ... 109

α) Aufbau des Tarifs ... 109

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 109

h. Der Seehafenausfuhrtarif für Holzwaren ... 110

α) Aufbau des Tarifs ... 110

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 110

i. Der Seehafenausfuhrtarif für Stückgut ... 111

α) Aufbau des Tarifs ... 111

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 112

k. Der Seehafenausfuhrtarif für Kali ... 112

α) Aufbau des Tarifs ... 112

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 113

l. Der Seehafenausfuhrtarif für Flußspat ... 114

α) Aufbau des Tarifs ... 114

β) Bedeutung des Tarifs für die thür. Industrie ... 114

m. Die allgemeinen Ausfuhrtarife. Ihr Aufbau und ihre Bedeutung für die thüringische Industrie ... 115

D. Der Anteil des durch Seehafenausfuhrtarife begünstigten Güterversandes an der überseeischen Fertigwarenausfuhr der thür. Industrie ... 118

E. Schlußfolgerung ... 121

Einleitung.

Die allgemeinen Probleme und die grundsätzliche Bedeutung der Seehafentarife der Reichsbahn sind in einigen wissenschaftlichen Arbeiten mehr oder weniger erschöpfend behandelt worden. Es fehlen aber in der Literatur Untersuchungen über den Aufbau und die Entwicklung einzelner Seehafentarife, die die besonderen Probleme sowie die spezielle Bedeutung dieser Tarife einer eingehenden Betrachtung unterziehen. Auch mangelt es an Arbeiten, die die Auswirkung der deutschen Seehafentarifpolitik auf ein bestimmtes Wirtschaftsgebiet des Deutschen Reiches zum Gegenstand haben.

Bei der Bedeutung, die der Tarifpolitik der Reichsbahn für die Neuordnung des deutschen Lebensraumes zukommt, ist die in der wissenschaftlichen Literatur unzulängliche Behandlung der Seehafentarife ein erheblicher Mangel. Das Fehlen von wissenschaftlichen Arbeiten über die deutschen Seehafentarife ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß im allgemeinen von der Reichsbahn brauchbares Untersuchungsmaterial nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Auch der Verfasser, der im Rahmen dieser Abhandlung den Versuch gemacht hat, die Bedeutung der Seehafenausfuhrtarife für ein bestimmtes Industriegebiet — und zwar Thüringen — aufzuzeigen und im Zusammenhang damit die Entwicklung und den Aufbau einzelner Tarife darzustellen, mußte auf die eingehende Behandlung von Problemen verzichten, die eine genaue Kenntnis der Verkehrsmengen der Tarife erfordert hätten, weil derart eindeutige Unterlagen von der Reichsbahn zur Veröffentlichung nicht freigegeben werden.

Der Verfasser glaubt aber, daß diese Untersuchung, auch wenn das Hauptgewicht auf die Darstellung des Tarifaufbaues sowie auf die Hintergründe und Zusammenhänge der Tarifentwicklung gelegt werden mußte, zur Ergänzung der wissenschaftlichen Literatur über das Eisenbahntarifwesen, insbesondere soweit dieses für die deutsche Raumforschung von Bedeutung ist, beigetragen zu haben; denn die Kenntnis des Aufbaues und der Bedeutung der einzelnen Ausnahmetarife ist die Voraussetzung für verkehrspolitische Entscheidungen, die von Seiten der Organe der deutschen Raumordnung getroffen werden müssen.

I. TEIL.

Die Ausfuhr der thüringischen Industrie.

A. Die Wirtschaftsstruktur Thüringens.[1])

Die Natur des Landes, die Eigenart der Bevölkerung und die Wirtschaftsgeschichte bestimmen die Struktur und den Charakter des industriellen Lebens in Thüringen.

Ursprünglich bauten sich die Hauptindustriezweige des Landes auf den vorhandenen Rohstoffen auf. Die Industrie war materialorientiert und bodenständig. Die zahlreichen und ergiebigen Eisenerzlager des Gebirges und des Vorlandes wurden abgebaut und verhüttet. In der Gegend von Suhl und Zella-Mehlis und im heutigen Kreis Schmalkalden entwickelte sich seit dem fünfzehnten Jahrhundert aus der Waffenschmiederei das Kleineisengewerbe und die Schußwaffenindustrie. Der Bestand der Kupfersaighütten und Messingwerke, die meistens Mansfeldisches Kupfer verarbeiteten, gründete sich auf dem Wasser- und Holzreichtum des Waldes.

Quarzsand und Kaolin, die im Thüringer Wald gefunden wurden, bildeten neben dem Holzbestand der Wälder die Grundlage einer blühenden Glas- und Porzellanindustrie. Auch die Spielwarenindustrie, die im vierzehnten Jahrhundert von Nürnberger Kaufleuten im Bezirk Sonneberg angeregt wurde, war auf das Holz angewiesen. Der Abbau des Schiefers, der für Lehesten seit dem fünfzehnten Jahrhundert bezeugt ist, bedingte das Entstehen einer umfangreichen Schieferindustrie. In den Städten, namentlich im Orlagebiet und im Vogtland, blühten seit der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts die Tuchweberei und die mit ihr zusammenhängenden Gewerbe, für die durch die verbreitete Schafzucht das nötige Rohmaterial beschafft wurde.

Im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts hat sich der größte Teil der Industrie von der alten Rohstoffgrundlage gelöst und im Anschluß an die alten Gewerbe zu einer außerordentlich vielseitigen, arbeitsorientierten Fertigindustrie entwickelt. Die Trennung von der Materialgrundlage war bedingt durch die allmähliche Erschöpfung der heimischen Lagerstätten sowie durch die neuzeitliche Verfeinerung

[1]) Vgl. Müller, I.: Die thüringische Industrie, Jena 1930;
Köhler, E.: Die Beziehungen der thüringischen Industrie zum Weltmarkt, Jena 1920;
Rudolph, G.: „Die thür. Exportwirtschaft" in: Führer für Industrie und Handel, 12. Jg., Nr. 10, S. 307 ff.

der Produktionsverfahren, die die Verwendung von solchen Rohstoffen erforderlich machten, die in Thüringen überhaupt nicht oder nur in unbedeutender Menge vorkommen.

Der Verlust der eigenen Rohstoffbasis hatte eine erhebliche Verschlechterung der Wettbewerbsverhältnisse zur Folge, denn die durch den jetzt notwendig gewordenen Antransport der Roh- und Hilfsstoffe entstehenden Frachtkosten erhöhen die Gestehungskosten in nicht geringem Maße. So z. B. muß die Kohle, die seit der Einführung der Dampfkraft der wichtigste Hilfsstoff geworden ist, aus Westfalen, dem Saargebiet, Sachsen, Schlesien oder Böhmen bezogen werden. Die nächsten Braunkohlenlager liegen ungünstig im äußersten Osten Thüringens bezw. in Preußen bei Halle und Weißenfels.

Nach dem fast gänzlichen Versiegen der heimischen Erzvorkommen rollen die Rohstoffe der eisenverarbeitenden Industrien aus Rheinland-Westfalen und dem Saargebiet heran. Der größte Teil der Rohstoffe der Glas- und Porzellanindustrie stammt aus Sachsen, Böhmen und Bayern.

Auch der Versand der Fertigfabrikate ist mit Transporten über weite Entfernungen verbunden, da die Überseehäfen, die für die exportorientierte thüringische Industrie von größter Bedeutung sind, weit ab von den Erzeugungswerkstätten liegen. So ist die thüringische Industrie hinsichtlich der Transportkosten in doppelter Weise benachteiligt: einmal sind die Vorfrachten wegen der fehlenden Rohstoffbasis erheblich, und zum anderen ist wegen der ungünstigen Lage zu den Überseehäfen auch die Nachfrachtbelastung nicht gering.

Wenn sich trotzdem in Thüringen eine reichgegliederte Industrie entwickelt hat, so daß Thüringen hinsichtlich des Grades seiner Industrialisierung im Deutschen Reich nach Sachsen, Westfalen und dem Rheinland den vierten Platz einnimmt, so konnte dies nur eine Industrie sein, bei der die Nachteile der Rohstoffarmut und der ungünstigen Verkehrslage dadurch ausgeglichen werden, daß der Hauptwert der Erzeugnisse nicht in den verbrauchten Roh- und Hilfsstoffen liegt, sondern in der Arbeit, und zwar sowohl in der körperlichen als auch in der geistigen Arbeit. Zwangsläufig mußte daher die Industrie den Charakter einer Fertigindustrie annehmen, denn der Aufwand an körperlicher und geistiger Arbeit ist bei der Produktion von Fertigerzeugnissen im allgemeinen größer als bei der Erzeugung von Rohstoffen und Halbfabrikaten.

Alle die Industriezweige, die auf der Grundlage der früheren einheimischen Rohstoffvorkommen entstanden sind, haben sich den veränderten Verhältnissen anpassen müssen oder sind untergegangen. So endet die Industrie der Eisenhalbfabrikate im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts mit der Erschöpfung der Eisenerzvorkommen; dagegen können sich

die Waffen- und Werkzeugindustrie als Fertigindustrien behaupten, wobei die letztere immer mehr zur Herstellung hochwertiger Werkzeuge übergeht, um nicht von den Konkurrenten anderer Wirtschaftsbezirke, die unter günstigeren Bedingungen produzieren, gefährdet zu werden. Die ostthüringische Textilindustrie sieht sich mit dem Verlust der ursprünglichen Rohstoffbasis, der heimischen Schafzucht, gezwungen, die Umstellung auf die Produktion hochwertiger Erzeugnisse vorzunehmen. Die Leinenweberei und die Wollwäscherei suchen wir heute vergebens in Thüringen.

Auch in der Zeit des neuzeitlichen industriellen Aufschwungs haben sich in Thüringen nur solche Industrien durchsetzen können, deren Erzeugnisse gegen größere Frachtbelastungen unempfindlich sind. Bei der elektrotechnischen Industrie, der Armaturenindustrie, der optischen Industrie, der Glasinstrumenten- und Thermometerindustrie handelt es sich — wie bei fast allen jüngeren Industriezweigen Thüringens — um die Herstellung von Erzeugnissen, deren Wert im Verhältnis zum Gewicht groß ist, so daß die Frachtkosten keine größere Belastung darstellen. Charakteristisch ist hierfür die thüringische Maschinenindustrie, die kleine Spezialmaschinen herstellt, deren kunstvolle Konstruktion und schwierige Bearbeitung ihnen im Gegensatz zu den materialwertigen Maschinen der Schwerindustrie Westfalens ihren Wert verleiht.

Die meisten heute noch vorhandenen Halbfabrikatindustrien stellen ihre Erzeugnisse für eine ganz bestimmte, örtlich mit ihnen verbundene Fertigindustrie her. So sind die Gießereien meistens nur die Vorstufe für die Werkzeug-, Maschinen- und Armaturenindustrie, die Glashütten die Vorstufe für die Glasinstrumenten-, Thermometer- und Christbaumschmuckindustrie. Halbfabrikateindustrien ohne zugehörige Fertigindustrien sind nur die Leder- und die Papierindustrie sowis die Wollweberei in Ostthüringen.

Nach den Berechnungen von Müller[1]) entfallen $^3/_4$ aller in der Industrie Beschäftigten auf die Fertigindustrie, dagegen knapp $^1/_4$ auf die Halbfabrikateindustrie und nur ein Zwölftel auf die Rohstoffindustrie.

Der Fertigwarencharakter bedingt eine außerordentliche Spezialisierung der thüringischen Industrie. Während die Erzeugnisse der Roh- und Halbstoffindustrien zu den verschiedensten Zwecken weiterverarbeitet werden, ist die Verwendungsmöglichkeit der Fertigfabrikate begrenzt und daher ihr Verbrauch an jedem einzelnen dieser Erzeugnisse im Verhältnis zu den Halbfabrikaten gering. Andererseits ist die Nachfrage nach Fertigfabrikaten außerordentlich vielseitig, so daß jede Fertigindustrie größeren Umfanges eine Vielzahl von

[1]) Müller, J.: Die thüringische Industrie, a. a. O., S. 113.

Artikeln hsrstellen muß. Diese kommt in der betriebsmäßigen Verfassung der thüringischen Industrie zum Ausdruck. Der Mittel- und Kleinbetrieb stehen im Vordergrund. Mehr als 80 v. H. der im Gewerbe insgesamt und mehr als drei Viertel aller in Industrie und Handwerk Beschäftigten entfällt auf die Betriebe bis zur Größe von weniger als 200 Personen. Rund zwei Drittel der im Gewerbe Tätigen arbeiten in Betrieben zu 50 Personen.[1]) Die Heimindustrie ist für Thüringen ebenso typisch wie die Verbindung von industrieller und landwirtschaftlicher Tätigkeit. Rund ein Fünftel aller in der Industrie Erwerbstätigen übt einen landwirtschaftlichen Nebenberuf aus.[2])

Aus dem Qualitäts- und Spezialitätencharakter der thüringischen Industrie ergibt sich zwangsläufig ihr Exportcharakter. Die Absatzmöglichkeiten für hochwertige Fertigwaren sind auf dem deutschen Markt zu gering, um die Produktion aufrecht erhalten zu können. Infolgedessen ist die Industrie gezwungen, einen großen Teil ihrer Produktion auf dem Auslandsmarkt abzusetzen.

Wenn die thüringische Industrie auf die Versorgung ihrer eigenen Heimat allein angewiesen wäre, könnte sie nicht bestehen. Damit die Produktion sich überhaupt lohnen kann, muß, je spezieller das betreffende Erzeugnis und je kleiner der Kreis ihrer Käufer ist, auch der Auslandabsatz beträchtlich sein. Spezialmaschinen für bestimmte Industrien beispielsweise werden in Deutschland allein nicht in genügend großer Zahl gebraucht, als daß eine Maschinenfabrik vom deutschen Geschäft allein leben könnte. Erst wenn ein namhafter Export hinzukommt, wird die Produktionsgrundlage breit genug, um rentabel zu sein. Auch dort, wo der Auslandsabsatz nicht gerade Existenzfrage ist, ist er mindestens Voraussetzung für eine ausreichende Rentabilität.

„Die Welt ist der Markt der thüringischen Industrie.“ [3]) Damit ist aber auch ausgesprochen, daß diese Industrie alle Vorteile und Nachteile einer exportorientierten Industrie aufzuweisen hat. Eine Absatzstockung auf dem Binnenmarkt wird sie leichter überwinden können, solange ihr die außerdeutsche Kundschaft die Möglichkeit eines ausreichenden Absatzes sichert. Jede Krisis auf dem Weltmarkt muß aber gefährliche Rückwirkungen auf die thüringische Exportindustrie ausüben, da die Bedeutung des Inlandsmarktes als regulierender Faktor des Ausgleiches so gut wie belanglos ist. Alle Vorgänge und Tendenzen auf dem Weltmarkt, soziale und politi-

---

[1]) Huhle, Fritz: „Was leistet Thüringen für den Export?“ in: Wirtschaftsdienst 1936, Nr. 22, S. 755.

[2]) Müller, J.: Industrie, a. a. O., S. 172.

[3]) Ostermann: „Die thüringische Industrie und ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft“ in: Thüringische Industrie. Jg. 1913, S. 26 ff.

sche Ereignisse und die gesamte zoll- und währungspolitische Entwicklung wirken ungehemmt auf den Gang der Exportindustrien zurück.

Verstärkt wird die große Exportempfindlichkeit durch die Eigenschaft der Spezialitätenausfuhr. Massenwaren, die zum Bedarf des täglichen Lebens gehören, werden immer benötigt. Auch in schlechten Zeiten wird der Verbrauch nicht unter ein bestimmtes Mindestmaß sinken. Dagegen gehören die thüringischen Spezialartikel zur Gruppe derjenigen Verbrauchsgegenstände, die nicht unbedingt lebensnotwendig sind. In Krisenzeiten wird ihr Verbrauch zuerst eingeschränkt werden, und damit muß auch die Produktion zurückgehen. Da nicht wenige der von der thüringischen Fertigindustrie hergestellten Ausfuhrwaren eine lange Lebensdauer haben, können etwaige Ersatzbeschaffungen in schlechten Zeiten ohne Schwierigkeit zurückgestellt werden.

Weitreichend sind die Rückwirkungen der Ausfuhrabhängigkeit auf den Arbeitsmarkt. Gerade die besonders ausfuhrabhängigen Industrien sind über den Durchschnitt arbeitsintensiv. Die Produktion erfolgt in meist kleineren und mittleren Betrieben überwiegend ohne starke Mechanisierung. Ein Rückgang im Export muß daher relativ mehr Arbeiter freisetzen als in den großen, stärker mechanisierten Industriezweigen. Hinzu kommt, daß die Arbeiter dieser Ausfuhrindustrien schwer in eine andere Beschäftigungsart überzuleiten sind, weil sie zum größten Teil Spezialarbeiter sind, dann aber auch, weil sie vielfach durch einen kleineren Grundbesitz örtlich gebunden sind. Rückgang des Absatzes bezw. Betriebseinschränkungen bedeuteten in der thüringischen Industrie Arbeitslosigkeit im Sinne eines Mangels an Arbeitsgelegenheit überhaupt.

B. Grundzüge der Entwicklung der Ausfuhr Thüringens.

Während gewöhnlich neuentstehende Industrien ihre Erzeugnisse zunächst auf dem engeren heimischen Markt absetzen und erst allmählich nach auswärts vorstoßen, waren die thüringischen Industrien fast alle von Anfang an ausgesprochene Ausfuhrindustrien. So ist die Sonneberger Spielwarenindustrie als Exportindustrie entstanden, uud erst später hat sich an den Absatz nach außerhalb auch die Versorgung des heimischen Marktes angeschlossen. Die Waren der Schmalkaldener Eisenindustrie finden wir schon im fünfzehnten Jahrhundert auf den großen deutschen Messen. Auch die Geraer Tuche wurden ebenso wie die Apoldaer Strümpfe und die

Zeulenrodaer Strickwaren bald nach der Gründung der betreffenden Gewerbe nah dem Ausland abgesetzt.[1])

Diese außergewöhnliche Entwicklung der thüringischen Industrie hat verschiedene Gründe. Einmal wurde Thüringen infolge seiner zentralen geographischen Lage schon in frühester Zeit von wichtigen Handelsstraßen durchzogen. Von West nach Ost führte die alte „Königstraße", die im Westen den Anschluß nach Frankfurt und dem Rheingebiet und im Osten über Leipzig nach Schlesien, Polen und Rußland gewann. In der Nord-Süd-Richtung war das thüringische Gebiet durch mehrere bedeutende Handelswege einerseits an die Seestädte, andererseits an Nürnberg und die süddeutschen Handelsplätze angeschlossen. Neben der günstigen Verkehrslage war von Bedeutung, daß in Thüringen von Anfang an wertvolle Spezialitäten hergestellt wurden, die sich nicht nur für die Ausfuhr besonders eignen, sondern deren Absatz die Ausfuhr zur Voraussetzung hat, weil die Nachfrage nach derartigen Erzeugnissen auf dem heimischen Markt zu gering ist.

Dieser Zwang zur Ausfuhr wurde immer stärker, als seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts mit dem Verlust des größten Teils der eignen Rohstoffbasis die thüringische Industrie sich fast nur noch auf die Herstellung hochwertiger Fertigwaren beschränken mußte. Da die Nachfrage nach derartigen Erzeugnissen wegen ihres begrenzten Verwendungszwecks, vielfach auch wegen des hohen Preises, im einzelnen gering ist, muß der Kreis der Abnehmer sehr groß sein, wenn die Produktion rentabel gestaltet werden soll.

In der Vorkriegszeit hatte die thüringische Industrie ihren Export aufs höchste steigern können. Auf den Kopf der Bevölkerung ergab sich für das Jahr 1911 ein Ausfuhrwert von 127 RM. Der Wert der gesamten Ausfuhr belief sich im Durchschnitt der letzten Vorkriegsjahre auf rund eine viertel Milliarde Mark.[2]) Der größere Teil der Industrie hatte einen Ausfuhranteil von mehr als 50 v. H. Im einzelnen betrug der Anteil des Auslandsabsatzes am Gesamtabsatz in der

Spielwarenindustrie .	80 v. H.
Schiefergriffelindustrie	80 v. H.
Porzellanindustrie . .	65 v. H.
Kleineisenindustrie .	60 v. H.
Weberei	60 v. H.
Glasindustrie . . .	erheblich
Optische Industrie. .	mehr als
Waffenindustrie. . .	die Hälfte[3])

[1]) Vgl. Müller, J.: »Die thüringische Industrie — eine Exportindustrie", in: Die neue Wirtschaft, 1934, Heft 11, S. 7.
[2]) Köhler, E.: a. a. O., S. 64 u. S. 134.
[3]) Müller, J.: Die thüringische Industrie, a. a. O., S. 133.

Mit diesen Prozentzahlen ist die Bedeutung der weltwirtschaftlichen Verflechtung der thüringischen Industrie in der Vorkriegszeit aufgedeckt. In den Industriezweigen, die mehr als 50 v. H. ihrer Erzeugung auf dem Weltmarkt absetzten, war der Auslandsbedarf allein entscheidend für Richtung und Organisation der Produktion. Ihre Waren, die den Bedürfnissen des fremden Marktes nach Qualität und Preislage besonders angepaßt waren, konnten nur in den betreffenden Ländern und nicht auf dem Inlandsmarkt abgesetzt werden. Die gesamte Organisation des Betriebes war auf den überwiegenden ausländischen Absatz eingestellt. Der Inlandsmarkt konnte keinen Ersatz bieten, denn sein Bedarf war quantitativ in keiner Weise dem Angebot gewachsen und auch qualitativ ganz anders geartet als der des Auslandes. Auf inländischer Absatzbasis war die Führung der Mehrzahl der thüringischen Industriezweige nicht möglich. Rentabilität und Ausfuhr waren voneinander abhängig.

Bei Kriegsausbruch kam die Produktion in den meisten Betrieben zum Erliegen. Die entstandenen Verluste konnten erst allmählich durch Übernahme von Kriegslieferungen ausgeglichen werden. Die Beziehungen zum Weltmarkt wurden auf Jahre unterbrochen und zum Teil sogar gänzlich zerstört. Der Qualitätsvorsprung, den die thüringische Industrie in der Vorkriegszeit auf vielen Gebieten hatte, konnte infolge der langen Abgeschlossenheit nicht aufrechterhalten werden. Die Schwächung der Kaufkraft trug dazu bei, daß auch nach Beendigung des Krieges der Absatz nur gering war. Nur vorübergehend brachte die Inflation eine starke Steigerung der Ausfuhr, worauf aber mit der Stabilisierung ein umso größerer Rückschlag folgte, da man während der Zeit des „Ausverkaufs“ regelrechten Raubbau an den Maschinen und sonstigen Betriebseinrichtungen betrieben hatte.

In der Zeit der Scheinkonjunktur der Jahre 1926 bis 1929 konnte auch die thüringische Industrie wieder einen beachtlichen Platz auf dem Weltmarkt erringen. Wenn auch die Vorkriegshöhe der Ausfuhr nicht wieder erreicht wurde, so konnte doch ein reichliches Drittel der Gesamterzeugung auf dem Auslandsmarkt abgesetzt werden. Der Ausfuhranteil betrug in der

Spielwarenindustrie	66 v. H.
Glasverarbeitende Industrie . . .	45 v. H.
Porzellanindustrie	37 v. H.
Eisen—Metall—Maschinenindustrie	30 v. H.
Ostthüringische Textilindustrie . .	24 v. H.
Papierindustrie	15-20 v. H.
Apoldaer Wirkwarenindustrie . .	10-20 v. H.
Lederindustrie	10-15 v. H.[1])

[1]) Müller, J.: Die thüringische Industrie, a. a. O., S. 134.

Besonders stark ist der Rückgang der Ausfuhr gegenüber der Vorkriegszeit in der Textilindustrie. Das ist darauf zurückzuführen, daß die Textilwaren keine ausgesprochenen Spezialerzeugnisse sind und daher nicht den besonderen Exportschutz besitzen, den die anderen thüringischen Industriezweige aufzuweisen haben.

In der Weltwirtschaftskrise ist der Ausfuhranteil in vielen Industriezweigen erheblich gesunken. Er beträgt in der Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie sowie in der Porzellanindustrie nur noch 20 v. H., in der Weberei, in der Spezialmaschinenindustrie und Nähmaschinenindustrie 10 v. H.

Die folgende Aufstellung gewährt einen Einblick in den Stand der Ausfuhrverhältnisse im Jahre 1936 im Vergleich mit der Vorkriegszeit und den Jahren der Scheinkonjunktur 1926/1929:

Industriezweig	Auslandsanteil		
	Vorkriegszeit[1]) v. H.	1926/29[2]) v. H.	1936[2]) v. H.
Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie . .	60	38	18
Textilindustrie	60	24	13
Porzellanindustrie	65	37	11
Spielwarenindustrie . . .	80	66	56
Glasverarbeitungsindustrie	über 50	45	49
Papierindustrie	—	12	18

Außer den Industrien Papierherstellung und Glasverarbeitung, deren Ausfuhranteile sich 1936 gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 1926 bis 1929 verbessert haben,[3]) zeigen die anderen Branchen einen fast einheitlichen Rückgang des Ausfuhranteils um rund die Hälfte. Nur die Spielwarenindustrie konnte ihren Export mit einem Anteil von 56 v. H. etwas besser behaupten. Gegenüber der Vorkriegszeit ist besonders in der Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie sowie in der Textil- und Porzellanindustrie ein katastrophaler Rückgang der Ausfuhr eingetreten, der in der wirtschaftlichen Lage dieser Industrien, soweit sie nicht sich auf dem Binnenmarkt zusätzlichen Absatz schaffen konnten, zum Ausdruck kommt.

Der absolute Wert der thüringischen Ausfuhr läßt sich schwer feststellen, da die Zersplitterung der Industrie in hunderte von Spezialindustrien sowohl den Überblick wie auch

[1]) Vgl. Seite 11 dieser Abhandlung.
[2]) Zusammengestellt nach Angaben des Fachblattes für Mitteldeutschland „Führer für Industrie und Handel", Weimar.
[3]) Die absolute Ausfuhrmenge hat in beiden Industriezweigen während dieses Zeitraumes dagegen auch abgenommen.

die Gewinnung von Einzelzahlen außerordentlich erschwert. Auch hat gerade in der Nachkriegszeit der Wert der Ausfuhr von Jahr zu Jahr sehr geschwankt. Müller[1]) schätzt den Jahreswert der thüringischen Industrieausfuhr für die besten Zeiten der Hochkonjunktur — zweite Jahreshälfte 1927 und erstes Halbjahr 1928 — auf rund eine halbe Milliarde Reichsmark.[2]) Seitdem ist er allerdings beträchtlich gesunken.

Obgleich es den Anstrengungen der thüringischen Industrie gelungen ist, in manchen Zweigen der Ausfuhr überdurchschnittliche Ausfuhranteile zu halten, so waren doch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten infolge des allgemeinen Absatzrückganges auf dem Weltmarkt erheblich. Bei der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus befanden sich große Teile der thüringischen Industrie in einer katastrophalen Lage, was sich besonders im Arbeitseinsatz verheerend auswirkte. Der beispiellose Aufschwung der deutschen Wirtschaft unter der nationalsozialistischen Führung führte auch hier zu einer günstigen Wendung, wenn auch der thüringischen Industrie nicht alle Sorge genommen werden konnte, da die Ausfuhrschwierigkeiten solange bestehen bleiben, wie nicht die Hemmungen des internationalen Handels mit den Mitteln der Politik beseitigt sind.

C. Der Anteil Thüringens an der deutschen Ausfuhr.

Die Bedeutung der Ausfuhr eines Industriegebietes ist allein an den Exportquoten seiner Industriezweige nicht zu erkennen. Es ist vielmehr notwendig, die Ausfuhr des betreffenden Wirtschaftsraumes zur gesamten deutschen Ausfuhr in Beziehung zu setzen und den auf diesen Raum entfallenden Exportanteil zu ermitteln. Auf diese Weise erhalten wir ein Bild von der Größe und Stellung der Ausfuhr des Untersuchungsgebietes im Rahmen der gesamten deutschen Ausfuhr.

Da die deutsche Außenhandelsstatistik durch die Art ihrer Aufmachung keinen Aufschluß über den Anteil der einzelnen deutschen Wirtschaftsgebiete an der Ausfuhr Deutschlands gibt, müssen für die Zwecke einer derartigen Untersuchung andere statistische Quellen herangezogen werden. Huhle legt seiner Untersuchung über die Exportbezirke Deutschlands die Güterbewegungsstatistik zugrunde.[3]) Thüringen bleibt danach mit einem Anteil von 2,5 v. H. an der

[1]) Müller, J.: „Die thüringische Industrie — eine Exportindustrie" in: Die nationale Wirtschaft, 1934, Heft 111 S. 9.

[2]) Köhler schätzt den Jahreswert der thür. Industrieausfuhr für die Vorkriegszeit auf 1/4 Milliarde Mark. Vgl. S. 11.

[3]) Vgl. Huhle, Fr.: »Deutschlands Ezportbezirke", in: Wirtschaftsdienst, 19. Jahrgang, Nr. 9, S. 276 ff.

deutschen Ausfuhr ebenso wie das stark industriealisierte Sachsen hinter zahlreichen anderen Bezirken zurück. Da die Verkehrsstatistik die Ausfuhr nicht immer den Gebieten zuordnet, in denen die Ausfuhrwaren wirklich produziert werden, und außerdem die Prozentzahlen ohne Rücksicht auf den spezifischen Wert der Waren rein gewichtsmäßig ermittelt wurden, geben zweifellos die Berechnungen Huhles für Thüringen ein falsches Bild.

Aufschlußreicher sind die Zahlenangaben Wagenführs in seiner im Institut für Konjunkturforschung erschienenen Veröffentlichung über „Die Bedeutung des Außenmarktes für die deutsche Industriewirtschaft".[1]) Methodisch geht er in der Weise vor, daß er zunächst aus der Produktionsstatistik die Exportquoten für alle wichtigen deutschen Industrien errechnet und dann mit Hilfe der Berufszählung von 1933 den Anteil der einzelnen deutschen Wirtschaftsgebiete an den verschiedenen Industrien feststellt. Da hierbei die Exportquote für das ganze Reich als gleich angenommen wird, ist Thüringen etwas zu kurz gekommen, denn die Thüringer optische Industrie sowie die Hohlglas- und Spielwarenindustrie sind sehr wahrscheinlich überdurchschnittlich an der Ausfuhr beteiligt.[2])

Für das Jahr 1933 errechnet Wagenführ folgende regionale Gliederung des direkten Industrieexportes:[3])

Wirtschaftsgebiet	Exportquote des Gebiets	Anteil des Gebiets am Export des Reiches
Thüringen	17 v. H.	4 v. H.
Rheinprovinz . . .	15 v. H.	14 v. H.
Land Sachsen. . .	14 v. H.	12 v. H.
Westfalen	14 v. H.	10 v. H.
Berlin	13 v. H.	7 v. H.
Württemberg . . .	13 v. H.	6 v. H.
Mecklenburg . . .	13 v. H.	1 v. H.
Bayern	12 v. H.	10 v. H.
Prov. Sachsen . .	13 v. H.	5 v. H.

Thüringen gehört nach dieser Aufstellung neben der Rheinprovinz, dem Land Sachsen, Westfalen, Berlin, Württemberg und der Provinz Sachsen zu den Gebieten mit einer hohen Exportquote und einem hohen Anteil am Gesamtexport. Mit einer Exportquote von 17 v. H. steht die thüringische

[1]) Nr. 41 der Sonderhefte des Instituts für Konjunkturforschung, Berlin 1936.

[2]) Vgl. Vierteljahresberichte des Thüringischen Statistischen Landesamtes, 15. Jahrgang, Nr. 3, S. 98.

[3]) Da bei den Berechnungen Wagenführs die verschiedene Preislage auf dem Binnenmarkt einerseits und dem Auslandsmarkt andererseits unberücksichtigt geblieben ist, dürften die Exportquoten etwas zu niedrig angegeben sein. Für Thüringen ergeben sich daher tatsächlich etwas günstigere Exportzahlen.

Industrie an erster Stelle aller deutschen Wirtschaftsgebiete. Wenn der Anteil Thüringens am Gesamtexport mit 4 v. H. hinter einer Anzahl anderer Industriegebiete zurückbleibt, so ist zu berücksichtigen, daß in den angeführten Zahlen die „Intensität" der Ausfuhr der einzelnen Gebiete nicht deutlich hervortritt, weil Räume miteinander verglichen wurden, die hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl bezw. der Zahl ihrer industriell Beschäftigten sehr verschieden sind. So ist der hohe Anteil Bayerns am Gesamtexport zweifellos auf seine große räumliche Ausdehnung zurückzuführen. Daher berechnet Wagenführ auch den Export auf den Kopf der Bevölkerung bezw. des industriell Beschäftigten und kommt zu folgenden Ergebnissen:

Gebiet	Ausfuhr je industriell Beschäftigten	Gebiet	Ausfuhr je Einwohner
Westfalen . .	660 RM.	Land Sachsen	106 RM.
Rheinprovinz .	650 RM.	Thüringen.	101 RM.
Thüringen .	640 RM.	Westfalen . .	98 RM.
Land Sachsen .	560 RM.	Württemberg .	95 RM.

Thüringen hat also nicht nur die höchste industrielle Exportquote aller deutschen Wirtschaftsgebiete, sondern auch hinsichtlich des Ausfuhrwertes je Kopf der Bevölkerung steht Thüringen an hervorragender Stelle.

D. Die Ausfuhr einzelner thüringischer Industriezweige.

Es ist nicht möglich, Umfang und Richtung der thüringischen industriellen Ausfuhr auf Grund von amtlichem statistischen Material festzustellen, da die Reichsstatistik über den auswärtigen Handel Deutschlands keine Auskunft über die regionale Gliederung der ausgeführten Waren gibt. Anhaltspunkte sind aber aus der Inbeziehungsetzung der thüringischen mit der deutschen Ausfuhr zu gewinnen. In den Fällen, in denen der Anteil der thüringischen an der deutschen Ausfuhr von wesentlicher Höhe ist, kann die Entwicklung der gesamten deutschen Ausfuhr im großen und ganzen auch als für die thüringische Industrie geltend angesprochen werden. In erster Linie trifft dies für die thüringische Spielwarenindustrie zu, die mindestens die Hälfte der gesamten deutschen Spielwarenausfuhr stellt. Aber auch die thüringische Porzellan- und Hohlglaswarenausfuhr, die ungefähr ein Drittel[1]) der deutschen Ausfuhr ausmacht, wird im allgemeinen keine wesentlichen Abweichungen zwischen der Entwicklung der thüringischen und der gesamten deutschen Ausfuhr aufweisen.

[1]) Müller, J.: „Die thüringische Industrie — eine Exportindustrie" in: Die neue Wirtschaft, 1934, Heft 11, S. 9.

Wir konnten daher bei diesen Industrien aus der Entwicklung der gesamten deutschen Ausfuhr auf die Gestaltung des Teils der Ausfuhr, der auf Thüringen entfällt, schließen. Im übrigen wurden die Veröffentlichungen der Industrie- und Handelskammern, die Berichte der Thüringischen Staatsbank und die Vierteljahresberichte des Thüringischen Statistischen Landesamtes, soweit diese Angaben über die Ausfuhr der thüringischen Industrie enthielten, herangezogen.

a. Die Ausfuhr der thüringischen Spielwaren-Industrie.

Nürnberger Kaufleute legten den Grund zu der heutigen Industrie des Sonneberger Bezirks. Die wichtigsten Handelsstraßen von Nürnberg nach Sachsen und nach dem deutschen Norden führten durch den Thüringer Wald. Hier zogen im Sommer die Händler zur Messe und kamen mit den Waldbewohnern in geschäftliche Berührung. Die Bewohner des Thüringer Waldes waren damals meistens arme Holzfäller und Kohlenbrenner. Die vorbeiziehenden Kaufleute erkannten, daß ein günstiges Geschäft zu erzielen war, wenn man die thüringische Bevölkerung veranlaßte, in ihren Mußestunden im Winter kleine und billige Holzschnitzereien anzufertigen.

Bis zum Ausbruch des dreißigjährigen Krieges sorgten die Nürnberger Kaufleute für den Absatz der Erzeugnisse. Als jedoch durch den langen Krieg die Stellung Nürnbergs sehr gelitten und andere Städte an Bedeutung gewonnen hatten, ließen sich auch die Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und Sonneberg nicht in dem alten Umfang aufrechterhalten. Die eintretenden Absatzschwierigkeiten suchte man durch den Aufbau eines eigenen Handels, insbesondere durch Gründung von Handelshäusern an den großen europäischen Handelsplätzen zu überwinden.[1]) Im Jahre 1789 wurde eine strenge Trennung der Kaufleute und Industriellen vorgenommen, die den „priviligierten" Kaufleuten bis zur Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1862 ein starkes Übergewicht über die Produzenten verlieh.[2])

Die Technik der Spielwarenherstellung hat im Laufe der Entwicklung dieser Industrie zahlreiche Veränderungen durchgemacht. Die wichtigsten Neuerungen sind die im Jahre 1740 eingeführte Verwendung von Teig aus Getreidemehl und die Erfindung des Papiermachés im Jahre 1814. Beide Stoffe ermöglichen die leichte Formung mit der bloßen Hand, während das harte Holz bis dahin mit dem Messer bearbeitet werden mußte. Der Aufschwung der Sonneberger Spielwaren-

[1]) Vgl. Köhler, E.: a. a. O., S. 3.
[2]) Vgl. Müller, J.: Die thüringische Industrie, a. a. O., S. 73.

industrie ist in erster Linie auf die Einführung des Papiermachés zurückzuführen.

Räumlich lassen sich deutlich drei Bezirke der thüringischen Spielwarenindustrie unterscheiden. Der Sonneberger und der Waltershäuser Bezirk sind die beiden Hauptstandorte der deutschen Puppenindustrie. Während der Sonneberger Zweig vorwiegend hausindustriell organisiert ist, wurden in Waltershausen von vornherein die Spielwaren in Fabriken hergestellt. Für die Sonneberger Industrie sind außerdem charakteristisch: Holzspielwaren, Masken und Atrappen. Die Nachbarorte zwischen Lauscha und Neustadt sind der wichtigste Sitz der Weltproduktion an Christbaumschmuck und Glasmärbeln. Die im nordwestlichen Thüringer Wald betriebene Holzschnitzerei hat in Ohrdruf zur Bildung einer Holzspielwarenindustrie geführt, die in der Hauptsache Pferde und Wagen herstellt.[1]) Die thüringische Spielwarenausfuhr ist mit rund 50 v. H. an der gesamten deutschen Spielwarenausfuhr beteiligt. In der Entwicklung des deutschen Spielwarenexports wird sich daher auch die Gestaltung der thüringischen Spielwarenausfuhr wiederspiegeln.

In der Vorkriegszeit stand Deutschland weitaus an der Spitze der Spielwarenproduktionshänder der Erde. Die Gesamtspielwarenerzeugung in der Vorkriegszeit wird mit rund 230 Millionen RM. angenommen. Der Anteil Deutschlands betrug 125 Millionen Mark. Es war demnach an der Gesamtproduktion zur Hälfte beteiligt. Eine größere Bedeutung hatten außerdem nur Frankreich und die Vereinigten Staaten von Amerika mit Erzeugungsmengen im Werte von 40 bezw. 35 Millionen Mark. In weitem Abstand folgte eine Gruppe von Produktionsländern mit einer Spielwarenerzeugung von je einigen Millionen Mark, unter ihnen Rußland, Japan, Großbritannien und Oesterreich-Ungarn. Eigentliche Spielwarenausfuhrländer waren lediglich Deutschland und Frankreich mit etwa 87,5 bezw. 20 Millionen Mark Ausfuhr.[2])

Der Ausbruch des Weltkrieges mußte auch die deutsche Spielwarenausfuhr aufs höchste gefährden. Überall traten die Bestrebungen zutage, sich von den deutschen Lieferungen unabhängig zu machen. Hinter hohen Schutzzollmauern entstanden neue Industrien, die zwar die Güte der deutschen Waren nicht erreichten, aber doch den Massenbedarf weitgehend zu befriedigen vermochten. Allen voran gingen die Vereinigten Staaten, die ihre Produktion von 24 Millionen Dollar im Jahre 1914 auf 88 Millionen Dollar im Jahre 1929 steigerten. Damit wurde der um über dreißig Millionen gestiegene heimische Bedarf schon zu 95 v. H. gedeckt und

[1]) Vgl. Enquetebericht: Die Deutsche Spielwarenindustrie. I. Unterausschuß. 5. Arbeitsgruppe. 19. Band. Berlin 1930, S. 21 ff.
[2]) Enquetebericht: a. a. O. S. 418 ff.

nur 5 v. H. brauchten eingeführt zu werden, während 1914 noch 40 v. H. aus dem Ausland bezogen wurden. Im Gegensatz zu Deutschland werden die amerikanischen Spielwaren in wenigen Großbetrieben hergestellt, die sich unter Verwendung hochwertiger Spezialmaschinen auf Massenartikel spezialisierten.[1])

Gleichzeitig mit den Vereinigten Staaten von Amerika baute Japan seine Spielzeugproduktion gewaltig aus. Seine Ausfuhr, die sich 1910 auf 1,5 Millionen Yen belaufen hatte, stellte sich 1920 auf 21 Millionen Yen. Ähnliche Entwicklungen wie in diesen beiden Ländern lassen sich sowohl in England, Italien, der Tschechoslowakei als auch in Frankreich feststellen. Weltmarktmäßige Bedeutung besitzen allerdings nur die beiden letzteren.[2])

Das Welthandelsvolumen der Vorkriegszeit konnte trotz der vergrößerten Weltproduktion in der Nachkriegszeit nicht wieder erreicht werden. Der „Enqueteausschuß" kam für 1930 zu dem Ergebnis, daß gegen 50 v. H. im Jahre 1913 nur noch 28 v. H. des Weltverbrauchs im internationalen Handel umgesetzt werden. In der Krise ist der Anteil noch erheblich kleiner geworden.[3])

Unter diesen Verhältnissen hat sich die Lage der deutschen Spielwarenindustrie auf dem Weltmarkt zusehends verschlechtert. In der Inflationszeit konnte infolge des Tiefstandes der deutschen Valuta mengenmäßig die Vorkriegsausfuhr noch einmal überschritten werden. Seitdem bewegt sie sich unter dem Stande von 1913. Der wertmäßige Höhepunkt war 1929 mit 122 Millionen RM. gegeben, der 1929 mit 121 Millionen RM. annähernd verteidigt werden konnte.[4])

Die Weltwirtschaftskrise verschonte auch die deutsche Spielwarenindustrie nicht. Die Beschränkungen des Handels wurden immer zahlreicher und unüberwindlicher. Der Einfuhrzoll auf Spielwaren (einschließlich Verpackung und Spesen) betrug in Italien 100 % und in den Vereinigten Staaten von Amerika sogar 110 %. Die Schrumpfung der deutschen Spielwarenausfuhr belief sich in der Zeit von 1929 bis 1934 auf rund 77 v. H. Der Rückgang der englischen Spielwarenausfuhr betrug dagegen in demselben Zeitraum rund 65 v. H. und der japanischen sogar nur 22 v. H. Deutschland ist also von der Schrumpfung drei bis vier Mal so schwer betroffen worden wie Japan, dessen Vorsprung in den billigen Massenartikeln nicht abzustreiten ist.[5])

[1]) Mitteilungen des Hamburger Weltwirtschaftsarchiv: „Die deutsche Spielwarenindustrie", 1936, Nr. 15 und Enquetebericht, a. a. O., S. 284 ff.
[2]) Enquetebericht, a. a. O., S. 302 ff. und Mitteilungen des Hamburger Weltwirtschaftsarchiv, 1936, Nr. 15.
[3]) Enquetebericht, a. a. O., S. 119.
[4]) Hamburger Tageblatt, 22. 4. 1936.
[5]) Wirtschaft und Statistik, 16. Jahrgang, Nr. 1, S. 21.

Die Weltspielwarenausfuhr belief sich, in Gold gerechnet, im Jahre 1929 auf 194,4 Millionen RM. und im Jahre 1934 auf 67,9 Millionen RM. Deutschlands Anteil betrug 1929 rund 60 v. H. und 1934 rund 44 v. H. Japan hat dagegen seinen Anteil während dieses Zeitraumes von rund 14 v. H. auf rund 33 v. H. steigern können. Auch die Vereinigten Staaten und Großbritannien mußten in den ersten Jahren der Krise eine Verringerung ihres Anteils in Kauf nehmen; doch gelang es beiden Ländern, nach der Abwertung der Währung ihren alten Stand wieder zu erreichen. Überdurchschnittliche Verluste hat also nur Deutschland zu verzeichnen gehabt.[1])

Der Rückgang der deutschen Ausfuhr verteilt sich nicht gleichmäßig auf die einzelnen Kunden. Prozentrisch schrumpfte der Wert der deutschen Spielwarenausfuhr von 1929 bis 1934[2]) nach der Schweiz . . . . um 34,2 v. H.
„ Frankreich . . . . . „ 54,2 „ „
„ Italien . . . . . „ 57,4 „ „
„ den Niederlanden . . „ 58,3 „ „
„ Schweden . . . . . „ 72,7 „ „
„ Brasilien . . . . . „ 76,7 „ „
„ Großbritannien . . . „ 80,4 „ „
„ Argentinien . . . . . „ 82,6 „ „
„ den Vereinigten Staaten „ 86,6 „ „

Die Abwärtsentwicklung setzte sich ununterbrochen bis 1934 fort. Erstmals im Jahre 1935 war es möglich, ein weiteres Abgleiten zu verhindern und darüber hinaus eine Bewegung nach oben einzuleiten. Die Ausfuhr stieg von 156 794 dz. im Werte von 27,8 Millionen Reichsmark auf 177 999 dz. im Werte von 31,3 Millionen Reichsmark oder um rund 13 v. H. Die Zunahme der Ausfuhr war nach Übersee erheblich stärker als nach Europa.

Unser Hauptkunde in Übersee ist heute Argentinien. Aber auch die Vereinigten Staaten und Kanada, die einst unsere besten Abnehmer auf der anderen Seite des Atlantik waren, weisen wieder eine zunehmende Einfuhr deutscher Spielwaren auf. In Europa sind wie in früheren Jahren Großbritannien und Holland unsere Hauptkunden. Daneben sind Belgien, die Schweiz, Italien und Oesterreich von Bedeutung.

Entsprechend der Entwicklung der gesamten deutschen Spielzeugausfuhr nahm auch die Exportquote der thüringischen Spielwarenausfuhr, die im Durchschnitt der Jahre 1926/1929 65,6 v. H. betragen hatte, bis zum Jahre 1934 ab. Erstmalig in den Jahren 1935 und 1936 konnte der Auslandsanteil wieder auf 50 bezw. 56,2 v. H. gesteigert werden:

[1]) Vgl. Wirtschaft und Statistik, 16. Jahrg., Nr. 1, S. 21.
[2]) Vgl. Hamburger Tageblatt, 22. 4. 1936.

Entwicklung der Exportquote der thüringischen Spielwarenindustrie von 1932 bis 1936.[1])

Monat	1932 v. H.	1933 v. H.	1934 v. H.	1935 v. H.	1936 v. H.
Januar . . .	53,2	47,0	41,8	45,0	50,6
Februar . . .	42,9	36,5	37,8	43,0	48,9
März	52,7	45,9	48,3	48,7	47,1
April	72,8	—	33,9	53,4	54,5
Mai	70,5	50,0	48,0	56,4	53,2
Juni	86,0	56,6	48,0	49,7	85,7
Juli	72,1	65,4	52,0	63,7	64,8
August . . .	76,1	66,3	67,5	67,1	57,8
September . .	73,6	68,2	57,8	57,3	57,2
Oktober . . .	59,6	63,3	49,3	46,1	43,2
November . .	39,7	33,4	26,6	30,0	—
Dezember . .	31,2	31,3	36,3	29,3	—
Jahresdurchschn.	**60,9**	**50,4**	**44,8**	**50,0**	**56,2**

b. Die Porzellanindustrie.

Die Porzellanindustrie hat sich in Thüringen sowohl als Geschirr- und Luxus-, wie auch als Elektroporzellanindustrie entwickelt. Daneben werden als Spezialitäten die sogenannten „Thüringer Artikel“ hergestellt: das sind kleine, zu den verschiedensten Zwecken dienende Gebrauchsgegenstände wie Töpfe, Dosen, Schalen, Figuren und dergleichen. Nicht minder wichtig sind die Zweige für Spielwaren-, Sanitäts- und technisches Porzellan. Die starke Neigung des thüringischen Arbeiters zu künstlerischem Schaffen bedingt, daß die Gruppe der Zier- und Kunstporzellanindustrie verhältnismäßig stark vertreten ist.

Das Schwergewicht der thüringischen Porzellanindustrie liegt im südöstlichen Thüringer Wald, in den Kreisen Sonneberg, Rudolstadt und Saalfeld. An zweiter Stelle folgt der mittlere Thüringer Wald mit Ilmenau als Mittelpunkt. Von den Orten des Vorlandes kommt vor allem Waltershausen nebst umliegenden Ortschaften sowie Plaue in Frage. Von hier aus hat sich die Porzellanindustrie auch immer weiter ins Saaletal ausgebreitet, von Saalfeld über Rudolstadt nach Kahla, sowie in einer Reihe von Orten östlich der Saale in Freureuth, Hermsdorf, Eisenberg, Triptis, Auma, Meuselwitz, Langenberg und Könitz. In den außerhalb des Thüringer Waldes westlich der Saale gelegenen Gebieten ist

[1]) Zusammengestellt nach Angaben im „Führer für Industrie und Handel“, Weimar, Jg. 1932/37.

sie noch anzutreffen u. a. in den Orten Kloster-Veilsdorf, Stadtlenginsfeld, Gotha und Blankenhain. Die Elektroporzellanindustrie hat ein wichtiges Zentrum in Sondershausen.

An der deutschen Porzellanausfuhr hat Thüringen mit etwa 30 bis 35 v. H. der Gesamtausfuhr einen hervorragenden Anteil. Die Grundzüge der Entwicklung der gesamten deutschen Porzellanausfuhr werden daher auch für die Gestaltung des Auslandsabsatzes der thüringischen Porzellanindustrie zutreffen.

In der Vorkriegszeit waren die Vereinigten Staaten das wichtigste Absatzgebiet für alle Porzellan erzeugenden Länder. Deutschland stand mit einem Anteil von 38 v. H. an der amerikanischen Porzellan- und Steingutwareneinfuhr an der Spitze der konkurrierenden Länder und konnte seine Stellung bis zum Ausbruch des Weltkrieges behaupten. Aber schon in der Vorkriegszeit war die japanische Konkurrenz nicht ungefährlich. In dem Zeitraum von 1900 bis 1913 konnte die japanische Porzellanindustrie ihre Ausfuhr um das Dreifache steigern (von 5,3 Millionen Mark auf 13,9 Millionen Mark). In der gleichen Zeit vergrößerte sich die deutsche Porzellanwarenausfuhr von 42,8 auf 56,9 Millionen Mark. Der Anteil der Ausfuhr an der Gesamterzeugung belief sich auf rund 60 v. H.[1])

An zweiter Stelle der Abnehmer für deutsches Porzellan stand in der Vorkriegszeit Großbritannien. Von Bedeutung waren außerdem die Niederlande mit ihren Kolonien, Frankreich, Australien, Belgien, die Schweiz, Rußland und die südamerikanischen Staaten.

Der Weltkrieg hat die Stellung der deutschen Porzellanindustrie auf dem Weltmarkt stark erschüttert. Japan konnte auf allen Märkten vordringen und große Gewinne erzielen, mit denen es seine Betriebe gewaltig vergrößerte. In den Jahren von 1914 bis 1918 verdreifachte sich die japanische Porzellanausfuhr (von 12,2 auf 41,5 Millionen Mark). Auch die Porzellanindustrie der Vereinigten Staaten nahm in den Kriegs- und Nachkriegsjahren einen bedeutenden Aufschwung, der sich besonders auf die Elektroporzellanindustrie erstreckte.[2])

Die deutsche Porzellanindustrie sah sich daher nach Kriegsende einer völlig veränderten Lage auf den Weltmärkten gegenüber. Der amerikanische Markt wurde zum größten Teil von der nationalen Industrie versorgt. Die japanische Industrie hatte die übrigen bedeutenden Absatzmärkte an sich gerissen. Außerdem war die deutsche Industrie infolge der erhöhten Gestehungskosten in ihrer Wettbewerbskraft ge-

---

[1]) Vgl. Kindermann, H.: Der Konjunkturverlauf in der Porzellanindustrie von 1871 bis 1932. Greifswalder Staatswissenschaftliche Abhandlungen. Greifswald 1934, S. 56.

[2]) Vgl. Kindermann, H., a. a. O., S. 60 ff.

schwächt. Trotzdem gelang es der deutschen Porzellanindustrie, vorübergehend ihre alte Stellung als bedeutendstes Porzellanausfuhrland zurückzuerobern. In einzelnen Nachkriegsjahren betrug die Ausfuhrquote wieder 60, teilweise sogar 70 v. H. Umso schwerer wurde aber die deutsche Porzellanindustrie von der Weltwirtschaftskrise getroffen. Zölle, Kontingente und Währungsentwertungen verursachten eine immer stärkere Schrumpfung der deutschen Ausfuhr. Im Jahre 1930 wurden von 12 Ländern, 1931 von 24 Ländern und 1932 von 22 Ländern Zollerhöhungen für einzelne bezw. für sämtliche Erzeugnisse der Porzellanindustrie eingeführt. 1933 erhöhten Chile, Oesterreich, Großbritannien, Lettland, Litauen, Norwegen und die Türkei ihre Zollschranken und Irland, das bis dahin feinkeramische Erzeugnisse zollfrei einführte, ging für die wesentlichen Erzeugnisse ebenfalls zum Schutzzoll über. Am 1. Januar 1934 traten nach Ablauf des deutsch-finnischen Handelsvertrages auch hier Zollerhöhungen in Kraft. Unabhängig von diesen Zollmaßnahmen wurden, wie z. B. in Frankreich und in der Schweiz, die Einfuhrkontingente noch verschärft. Bei der Einfuhr nach Frankreich, Australien, Großbritannien und den Vereinigten Staaten wirkte weiterhin der Ursprungsbezeichnungszwang erschwerend auf die Absatzmöglichkeiten.[1])

Im Jahre 1934 war die Ausfuhrmenge auf ein Drittel der Ausfuhr von 1929 gesunken. Der Export der Tschechoslowakei, des bedeutendsten europäischen Konkurrenzlandes, hinter dem die übrigen Wettbewerbsländer außer Japan weit zurücktreten, ging in ähnlichem Ausmaß während der Krisenjahre zurück. Im Gegensatz hierzu zeigt aber die japanische Porzellanausfuhr seit 1932 eine starke Aufwärtsbewegung, wobei besonders die Zunahme der Ausfuhr nach den asiatischen Gebieten und nach den Vereinigten Staaten auffällt.[2])

Das Vordringen der Japaner auf den überseeischen Märkten hat zu einer strukturellen Umlagerung des Exports der deutschen Porzellanindustrie geführt. Der Auslandsabsatz der deutschen ebenso wie der tschechoslowakischen Industrie konzentriert sich heute wesentlich stärker als früher auf die europäischen Märkte, wodurch der Wettbewerb zwischen den beiden europäischen Industrien erheblich verschärft wird. Dabei sind die Tschechen infolge geringerer Produktionskosten, größerer Rohstoffnähe und Abwertung der Krone begünstigt. Um die verlustbringenden Unterbietungen zu vermeiden, sind zwischen beiden Industrien für eine Reihe von Märkten Vereinbarungen getroffen worden, durch die eine

[1]) Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung vom 21. 6. 1934.
[2]) Vgl. Wirtschaftliche Wochenschau der Thüringischen Staatsbank vom 26. 1. bis 1. 2. 1936.

gewisse Ordnung des Marktes hergestellt wurde, so bestehen für Frankreich, Oesterreich und Italien Mindestpreise.[1])

In Europa konnte die japanische Industrie nur vereinzelt zu einem stärker ins Gewicht fallenden Konkurrenten werden. Der deutsche Anteil ist daher heute auf den im Vordergrund stehenden Märkten im wesentlichen gegen den Wettbewerb der tschechoslowakischen Industrie zu verteidigen. In den wichtigsten europäischen Abnehmerländern liegen die Einfuhrquoten der deutschen Industrie, die die Herstellung teuerer Qualitäten bevorzugt, trotz der Zurückdrängung während der Krise immer noch zwischen 40 und 70 v. H. der Gesamteinfuhr an Porzellanwaren.[2])

Die Lage der einzelnen Zweige der Porzellanindustrie hinsichtlich der Ausfuhr ist nicht einheitlich. Während die Ausfuhr an feinkeramischen Erzeugnissen in den letzten Jahren ständig zurückgegangen ist, konnte sich die Ausfuhr von Geschirr und Zierporzellan besser behaupten. Verhältnismäßig günstig war auch der Absatz derjenigen Firmen, die elektrotechnische Spezialartikel herstellen.[3])

Trotz der starken Belebung des Inlandmarktes ist die Kapazität der deutschen Haushaltsporzellanindustrie noch immer bei weitem nicht voll ausgenutzt, weil diese so groß ist, daß der Ausfuhrrückgang durch vermehrten Inlandsabsatz nicht ausgeglichen werden kann. Die deutsche Porzellanindustrie und im besonderen die die Herstellung von Qualitätswaren bevorzugende thüringische Industrie ist, auf die Dauer gesehen, wenn sie rentabel arbeiten will, auf eine Steigerung der Ausfuhr angewiesen. Ein erhöhter Porzellanexport ist aber im Rahmen der Bestrebungen des Vierjahresplanes umso bedeutungsvoller, als zur Herstellung von Porzellan zum größten Teil deutsche Rohstoffe Verwendung finden (Kaolin, Quarzsand, Feldspat, Farben und Brennstoffe). Auch ist der auf die Selbstkosten entfallende Lohnanteil mit rund 50 v. H. sehr groß. Diese günstigen Voraussetzungen machen die Porzellanausfuhr zu einem bedeutenden Devisenbringer.[4])

Die Exportquote der thüringischen Porzellanindustrie, die im Durchschnitt der Jahre 1926/29 36,8 v. H. betragen hatte, nahm — wie die folgende Aufstellung zeigt — bis zum Jahre 1936 ununterbrochen ab. Das Fallen der Exportquote in den Jahren 1935 und 1936

---

[1]) Vgl. „Porzellanindustrie in der Umstellung", in: Der Deutsche Volkswirt, 1. Oktober-Heft 1936.
[2]) Vgl. „Porzellanindustrie in der Umstellung", a. a. O., 1. Oktober-Heft 1936.
[3]) „Porzellanausfuhr muß gesteigert werden", in: Wirtschaftsdienst, 2. Januar-Heft 1936.
[4]) „Porzellanausfuhr muß gesteigert werden", in: Wirtschaftsdienst, 2. Januar-Heft 1936.

gegenüber 1934 ist auf die Steigerung des Inlandabsatzes zurückzuführen.[1])

Entwicklung der Exportquote der thüringischen Porzellanindustrie von 1932 bis 1936.[2])

Monat . . .	1932 v. H.	1933 v. H.	1934 v. H.	1935 v. H.	1936 v. H.
Januar . . .	36,3	35,3	22,7	19,7	15,7
Februar . . .	24,1	31,0	20,4	18,5	18,2
März	29,1	27,2	18,7	16,4	15,6
April	23,6	20,6	19,8	17,1	17,5
Mai	28,0	23,9	21,7	20,0	19,9
Juni	31,0	21,6	26,2	16,0	18,8
Juli	28,4	24,7	17,4	12,6	16,3
August . . .	27,2	26,7	20,0	22,5	16,9
September . .	31,8	21,6	10,4	19,3	15,5
Oktober . . .	26,4	20,0	17,1	18,6	14,5
November . .	26,0	20,7	22,3	16,8	—
Dezember . .	34,9	21,4	22,6	21,6	—
Jahresdurchschn.	**28,9**	**24,6**	**19,9**	**18,3**	**16,9**

c. Die Glasindustrie.

Die Glasindustrie ist in Thüringen ebenso bodenständig wie die Porzellanindustrie. Beinahe ein halbes Jahrtausend reichen ihre Anfänge zurück. Sie hat sich fast ausschließlich im Thüringer Waldgebiet festgesetzt; selbst dort, wo die Verkehrsverhältnisse äußerst ungünstig sind, finden wir Betriebe der Glasindustrie. Die Wahl des Standortes war bedingt durch das Vorhandensein der Rohstoffe und der Heizmaterialien, die die großen Holzbestände der Wälder in ausreichendem Maße boten. Die älteste Glashütte, die sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat, wurde im Jahre 1597 in Lauschau gegründet. Von Lauschau aus wurden dann in der Folgezeit im südöstlichen Thüringen eine große Anzahl weiterer Hütten ins Leben gerufen. Am Nordabhange des Thüringer Waldes hat sich von Gehlberg aus ein nordwestlicher Zweig der Glashüttenindustrie entwickelt.[3])

[1]) Die absolute Ausfuhrmenge der gesamten deutschen Porzellangeschirrindustrie stieg von 11 100 Tonnen im Jahre 1934 auf 11 300 Tonnen im Jahre 1935. Auch der Versand thüringischer Porzellanwaren aus dem Verkehrsbezirk 19 b der Güterbewegungsstatistik nach den deutschen Seehäfen und über die trockene Grenze nahm von 5 816 Tonnen im Jahre 1934 auf 7 763 Tonnen im Jahre 1935 zu.

[2]) Zusammengestellt nach Angaben im „Führer für Industrie und Handel", Weimar, Jg. 1932/1937.

[3]) Vgl. Müller, J.: Die thüringische Industrie, a. a. O., S. 58 ff.

Bis ins 18. Jahrhundert hinein hatten die Glashütten infolge von Kriegen, Überproduktion und Holzmangel zeitweise mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Einen erfreulichen Aufschwung nahm die Glasindustrie, als um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Herstellung von Glasperlen und im Anfang des 19. Jahrhunderts die Fabrikation von Christbaumschmuck, Thermometern und Glasinstrumenten aufgenommen wurde. Die Herstellung dieser neuen Artikel bedingte neben einer Ausdehnung der Industrie eine weitgehende Spezialisierung. Die Herstellung von Flachsglas wurde wegen der ungünstigen Verkehrsverhältnisse, die sich besonders bei diesem in Verhältnis zum Gewicht geringwertigsten Erzeugnis auswirken, eingestellt.

Teils im Fabrikbetrieb, teils durch Hausgewerbetreibende und Heimarbeiter werden heute hauptsächlich Christbaumschmuck, Kunstgläser, gesponnenes Glas, Schmuckperlen, Isolierflaschen, Glühbirnen, Glasapparate aller Art, Thermometer und pharmazeutische Artikel hergestellt. Von besonderer Bedeutung ist das außerhalb des Thüringer Waldes gelegene Glaswerk Schott und Genossen in Jena. Dieses Werk beliefert nicht nur sein Schwesterunternehmen, die Firma Carl Zeiss, mit optischem Glas, sondern die Erzeugnisse dieser Glashütte finden als „Jenaer Glas“ Absatz in den verschiedensten Industrien.

Die Erzeugnisse der Glas- und Glaswaren-Industrien erlitten in der Wirtschaftskrise im allgemeinen geringere Ausfuhrverluste als die Güter der übrigen Fertigindustrien. Während die Gesamtausfuhr von Fertigwaren im Jahre 1934 dem Wert nach um rund zwei Drittel und dem Volumen nach um die Hälfte niedriger war als in der Hochkonjunktur, betrug die Ausfuhrschrumpfung von Glas und Glaswaren unter Ausschaltung der Preisveränderungen nur rund 40 v. H.[1])

Diese verhältnismäßig günstige Entwicklung des Auslandsabsatzes der Glasindustrie in den letzten Jahren dürfte darauf zurückzuführen sein, daß es sich in der Glaswarenherstellung auf bestimmten Teilgebieten um ausgesprochene Spezialindustrien handelt. In den Kriegs- und Nachkriegsjahren hat das Ausland unter dem Schutz hoher Zölle zwar die Eigenproduktion von Fensterglas, einfachem Hohlglas und Naturflaschen entwickelt, jedoch konnte nur selten die Herstellung von hochwertigen Spezialerzeugnissen aufgenommen werden. Für die Produktion von komplizierten Apparaten und Instrumenten — also typischen Erzeugnissen der thüringischen Glasindustrie — fehlte es häufig an geeigneten Facharbeitern. Außerdem ist der Binnenmarkt meistens viel zu klein, als daß die Herstellung so reichhaltiger Sortimente

[1]) Vgl. Wirtschaft und Statistik. 15. Jg. Nr. 23, S. 874 ff.

möglich wäre, wie sie von der deutschen Industrie bereitgestellt werden können.

Die Ausfuhr geschliffener Wirtschaftsgläser sank von 10,3 Millionen RM. im Jahre 1929 auf 5,1 Millionen RM. im Jahre 1934, von Apparaten und Instrumenten aus Glas von 21,0 Millionen RM. auf 11,0 Millionen RM. Im Durchschnitt der Gesamtgruppe ist eine stärkere Schrumpfung der Ausfuhr zu verzeichnen.

Die größten Absatzverluste erlitten im Verlauf der Krise auf den Auslandsmärkten die Produzenten von naturfarbigen Flaschen. Da aber die Naturflaschenausfuhr nur 2 bis 3 v. H. der Gesamtausfuhr von Glas und Glaswaren ausmacht, war der Rückgang dieser billigen Waren für die Gesamtentwicklung nicht wesentlich.

Die Hohlglasindustrie im engeren Sinne hat gleichfalls erhebliche Verluste zu verzeichnen gehabt. Im Jahre 1929 belief sich die Ausfuhr von Hohlglaswaren noch auf 67,6 Millionen RM., während sie im Jahre 1934 mit 26,7 Millionen RM. auf knapp zwei Fünftel ihres Umfanges in der Hochkonjunktur zusammengeschrumpft war. Dabei erwies sich das Wirtschaftsglas im ganzen krisenfester als das übrige Hohlglas. Der Anteil an der gesamten Glas- und Glaswarenausfuhr beträgt rund 25 v. H.; damit nehmen die Erzeugnisse der Hohlglasindustrie den ersten Platz im Rahmen der Gesamtausfuhr dieser Gütergruppe ein.

Überdurchschnittlich gesunken ist die Ausfuhr von Glasbläsereien vor der Lampe. Vor allem hat sich der Absatz von Thermometern aus Glas, Isolierflaschen, Glas- und Schmelzwaren in Verbindung mit anderen Stoffen sowie von Glasmalereien verringert. Bei den letzten drei Warengruppen beträgt die Abnahme rund 80 bis 90 v. H. und ist damit die größte in der ganzen Glas- und Glaswarenausfuhr. Dagegen ist die Ausfuhr von Apparaten und Instrumenten aus Glas nur um etwa die Hälfte zurückgegangen.[1])

Für Thüringen ist der überdurchschnittliche Rückgang der Ausfuhr von Glasbläsereien vor der Lampe besonders nachteilig, da sich hier das Zentrum der deutschen Glasbläsereien vor der Lampe befindet.

d. Die Eisen-, Metallwaren- und Maschinenindustrie.

Die thüringische Eisen-, Metallwaren- und Maschinenindustrie, die ihren Ursprung in den Tälern des Thüringer Waldes hat und heute noch dort zu finden ist, hat sich über ganz Thüringen verbreitet. In Suhl und Zella-Mehlis werden

[1]) Vgl. Wirtschaft und Statistik. 15. Jg., Nr. 23, S. 874 ff.

in handwerklichen Betrieben Jagd-, Sport- und Luxuswaffen hergestellt. In Suhl, Erfurt und Sömmerda befinden sich größere Betriebe, die die verschiedenen Feuerwaffen serienmäßig fabrizieren. Ebenso alt wie die Waffenindustrie ist das Kleineisengewerbe des mittleren und nordwestlichen Thüringer Waldes. Dieser Industriezweig, der seinen Mittelpunkt in Suhl, Schmalkalden und Ruhla hat, mußte seine Produktion des öfteren umstellen. Heute werden in der Hauptsache Werkzeuge der verschiedensten Art, elektrotechnische Artikel und Eisenkurzwaren hergestellt. Große Bedeutung hat Thüringen in der Herstellung von Spezialmaschinen erlangt. An den Hauptsitzen der Textilindustrie (Gera, Greiz und Apolda) hat sich eine leistungsfähige Textilmaschinenindustrie entwickelt. Die Schuhfabrikation in Erfurt und Arnstadt bedingte das Entstehen einer bedeutenden Industrie zur Herstellung von Spezialmaschinen für die Schuhindustrie. An vielen Orten Thüringens sind Fabriken für landwirtschaftliche Maschinen und Werkzeugmaschinenfabriken ansässig. Nähmaschinen werden in Altenburg und Saalfeld hergestellt.

Alle genannten Zweige der thüringischen Eisen-, Metallwaren- und Maschinenindustrie führen einen mehr oder weniger großen Teil ihrer Produktion nach dem Auslande aus.

Weltgeltung hat die thüringische Büromaschinenindustrie erlangt. Dieser Gewerbezweig hat sich zum größten Teil aus der Waffenindustrie entwickelt. Auf diese Weise kamen der Büromaschinenherstellung die Kunstfertigkeit, zu der die Waffenhersteller es im Laufe der Zeit gebracht hatten, und ihre wertvollen Erfahrungen zugute, sodaß der neue Industriezweig sich schnell entwickeln konnte. Die Ausfuhr erhöhte sich in der Nachkriegszeit gegenüber den Jahren vor dem Kriege außerordentlich. Nach dem Rückgang während der Krisenjahre nahm von 1933 an die Ausfuhr von Schreibmaschinen und Rechenmaschinen wieder zu. Im Jahre 1936 betrug die gesamte deutsche Ausfuhr an Büromaschinen rund 20 Millionen Reichsmark. An der günstigen Entwicklung der Schreibmaschinenausfuhr sind fast alle Länder beteiligt. Besonders groß war der Aufschwung der Ausfuhr u. a. nach Großbritannien, Oesterreich, Jugoslavien, Bulgarien und Rumänien. Zurückgeblieben sind Frankreich, die Schweiz, Polen und USA. Bei den Rechenmaschinen liegen die Verhältnisse ähnlich.[1])

Die Ausfuhrquote der thüringischen Eisen-, Metallwaren- und Maschinenindustrie zeigt in den Jahren 1932 bis 1936 folgende Entwicklung:

---

[1]) Wirtschaftsbericht der Thüringischen Staatsbank, Juli 1937.

Monat	1932 v. H.	1933 v. H.	1934 v. H.	1935 v. H.	1936 v. H.
Januar	50,5	33,5	23,9	18,0	15,0
Februar	47,8	34,0	21,6	19,7	20,1
März	43,7	32,4	20,9	19,2	20,0
April	44,6	31,2	21,6	17,0	17,9
Mai	46,5	30,7	20,0	16,9	17,9
Juni	45,4	27,1	23,8	18,8	17,5
August	48,8	29,5	18,7	16,4	19,1
September	40,7	30,8	20,9	19,4	18,0
Oktober	43,5	30,4	19,6	17,1	18,0
November	36,8	32,0	22,0	—	19,2
Dezember	41,0	29,9	18,7	17,1	17,5
Durchschnitt	**44,5**	**31,0**	**21,0**	**17,7**	**18,2** [1]

Im Durchschnitt der Jahre 1926/1929 gingen 37,8 v. H. der abgesetzten Erzeugnisse der thüringischen Eisen-, Metallwaren- und Maschinenindustrie ins Ausland. Das Sinken des Ausfuhranteils in den Jahren 1934 und 1935 dürfte auf eine Steigerung des Inlandabsatzes zurückzuführen sein, da die absolute Ausfuhrmenge in diesem Zeitraum zugenommen hat.

Neben den behandelten Industriezweigen finden wir in Thüringen noch eine Reihe weiterer Industrien, die einen mehr oder weniger großen Teil ihrer Erzeugnisse auf dem Auslandsmarkt absetzen; zu nennen sind vor allem die Textilindustrie, die optische Industrie, die Papierindustrie und die Knopfindustrie. Es würde über den Rahmen dieser Untersuchung hinausgehen, wenn wir alle diese Industrien behandeln wollten. Wir haben uns daher auf die Darstellung der Ausfuhrentwicklung der wichtigsten Fabrikationszweige der thüringischen Industrie beschränkt, insbesondere soweit der überseeische Versand dieser Industrien in der Seehafenpolitik eine Rolle spielt.

[1]) Zusammengestellt nach Angaben im „Führer für Industrie und Handel", Jg. 1932/1937.

II. TEIL.

Die Förderung der Ausfuhr der thüringischen Industrie durch die Seehafentarife der Reichsbahn.

A. Bedeutung und Aufbau der Seehafentarife im allgemeinen.

a. Geschichtliches.

In der Vorkriegszeit haben die deutschen Eisenbahnen durch zahlreiche und weitgehende Tarifermäßigungen die Aus- und Einfuhr über deutsche Seehäfen zur Unterstützung der letzteren im Wettbewerb gegen Auslandshäfen und zur Förderung deutscher Arbeit in Industrie, Handel und Landwirtschaft bedeutend gefördert. Die preußisch-hessischen Staatsbahnen stellten vor Kriegsausbruch im ganzen 65 Tarife dem Seehafenverkehr zur Verfügung. Im Verkehr mit Süddeutschland galten 37 Seehafentarife. Der Zahl nach überwogen im preußisch-hessischen Seehafenverkehr die Ausfuhrtarife sehr beträchtlich, während sich die Einfuhrgüter in beiden Verzeichnissen ungefähr die Wage hielten.[1])

Einige dieser Tarife sind infolge völliger Veränderungen der Verhältnisse in der Kriegszeit, die übrigen aus Anlaß der Bestimmungen des Versailler Diktates am 1. September 1919 aufgehoben worden. Der Artikel 323 des Diktates bestimmte, daß die Seehäfen der Feindmächte alle Vergünstigungen und Vorzugstarife zu genießen hätten, welche auf den deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen zugunsten der deutschen Seehäfen Geltung haben. Bei dieser Rechtslage war der den deutschen Seehäfen durch die Seehafentarife gewährte Schutz auf der Grundlage des bis dahin gültigen Tarifaufbaues nicht aufrechtzuerhalten.

Die Aufhebung der Seehafentarife wirkte sich in den ersten Nachkriegsjahren nicht weiter nachteilig aus. Die deutschen Seehäfen waren infolge der katastrophalen Lage der deutschen Währung durchaus wettbewerbsfähig, und die tarifarische Förderung der Ausfuhr war auch nicht geboten,

[1]) Vgl. Beckerath: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918, S. 89 ff.

da der schlechte Stand der Mark die Ausfuhr mehr erleichterte, als dies durch Seehafentarife hätte geschehen können. Erst die gewaltige Preissteigerung im letzten Stadium der Inflation und die allgemeinen Tariferhöhungen im Jahre 1923 hatten zur Folge, daß von den am überseeischen Aus- und Einfuhrverkehr beteiligten Kreisen sowohl der deutschen Seehäfen als auch der deutschen Industrie die Wiederaufnahme der vor dem Kriege von den deutschen Eisenbahnen verfolgten Seehafentarifpolitik dringend gefordert wurde. Die Reichsbahn hat sich diesen Wünschen nicht versagt und stellte im Rahmen ihrer begrenzten finanziellen Bewegungsfreiheit seit dem Jahre 1923 eine große Zahl von Frachtermäßigungen für den Aus- und Einfuhrverkehr über die deutschen Seehäfen zur Verfügung.

Die Erfüllung der durch das Versailler Diktat auferlegten Verpflichtungen machte eine staffelförmige Bildung der Frachtsätze in der Form notwendig, daß diese auch bei Übertragung auf die ausländischen Seehäfen möglichst nur zugunsten des Weges über deutsche Seehäfen wirkten; dies wurde durch die Einrichtung von sogenannten „toten Zonen", für die der Regelfrachtsatz in Rechnung gestellt wurde, erreicht. Dabei wurde davon ausgegangen, daß von der Entente nicht etwa die aus den deutschen, staffelförmig gebildeten Ausnahmesätzen sich ergebende Durcheinheit, die je nach der Gesamtentfernung der Stationsverbindungen veränderlich ist, sondern nur die Übertragung der auf dem Wege nach den ausländischen Seehäfen auf die deutsche Entfernung bis zur trockenen Grenze entfallenden Staffelstufe verlangt werden konnte. Diese Maßnahme trug dazu bei, daß die auf Grund des Artikels 325 des Versailler Diktates den westlichen Ausfuhrhäfen zur Verfügung gestellten Seehafentarife den Verkehr über die deutschen Seehäfen nicht gefährdeten. Seit dem 10. Januar 1925, dem Tage des Erlöschens der Verpflichtungen aus dem Artikel 325 des Diktates, hat die Reichsbahn wieder freie Hand für eine unabhängige Tarifgestaltung.

In der Seehafentarifpolitik der Nachkriegszeit spielte das Wettbewerbsmoment eine größere Rolle als in der Vorkriegszeit. Die Gründe für die Abweichung von der früheren Tarifpolitik sind auf finanziellem Gebiet zu suchen. Die Reichsbahn-Gesellschaft war durch den Dawes-Plan zum Nachteil unserer gesamten Volkswirtschaft und ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt in außerordentlich hohem Maße belastet. Die gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkte mußten daher häufig in der Tarifgestaltung zugunsten betriebswirtschaftlicher Erwägungen zurücktreten. Ferner ist die Wettbewerbslage der Reichsbahn allgemein durch den Verlust wichtiger Eisenbahnstrecken im Osten und Westen des Reiches an sich schon erschwert.

Infolgedessen trat zunächst in dem neugeschaffenen Seehafentarifsystem das Moment des Wettbewerbs gegenüber der Unterstützung der Industrie in den Vordergrund.[1]) Hierbei kamen die Industriegebiete, die nicht dem Wettbewerb ausländischer Bahnen oder Häfen ausgesetzt sind, zum Teil schlecht weg, da die diesen Räumen gewährten Ausgleichs- oder Industrieermäßigungen verhältnismäßig gering waren. Seit den in der Wirtschaftskrise allgemein durchgeführten Tarifsenkungen hat auch die Industrieunterstützung in der Seehafentarifpolitik eine immer größere Bedeutung gewonnen.

Im Laufe der Jahre ist das Seehafentarifsystem ständig weiter ausgebaut worden. Von den zur Zeit bestehenden rund 550 Ausnahmetarifen der Deutschen Reichsbahn begünstigen 92 die Ausfuhr über deutsche Seehäfen und 26 die Einfuhr.[2]) Als eigentliche Seehafentarife sind aber nur die Tarife zu bezeichnen, die ausschließlich für den Verkehr über deutsche Seehäfen und nicht auch gleichzeitig für den Verkehr über die trockene Grenze oder Binnenumschlagplätze zur Verfügung gestellt sind. Es bleiben dann noch 37 Ausfuhr- und 26 Einfuhrtarife übrig, die als typische Seehafentarife anzusprechen sind.

b. Die Bedeutung der Seehafentarife.

Mit den Seehafentarifen verfolgt die Reichsbahn drei große Ziele:

„1. Die Unterstützung der deutschen Industrie,
2. Unterstützung der deutschen Seehäfen,
3. Aufnahme des Wettbewerbs gegen fremde Seehäfen und fremde Beförderungswege."[3])

Die Begünstigung der Ein- und Ausfuhr ist nicht der einzige Grund der Einführung von Seehafentarifen. Für die Tarifbildung spielen vielmehr die Aufnahme des Wettbewerbs gegen fremde Bahnen und die Stärkung der deutschen Seehäfen die gleiche Rolle. Im Einzelfall kann für die Erstellung eines Seehafentarifs einer oder mehrere der oben genannten Gründe bestimmend sein.

Die günstige geographische Lage deutscher Wirtschaftsgebiete zu den ausländischen Seehäfen zwingt zu einer Unter-

---

[1]) Vgl. Stimmig: Die Seehafentarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Schiffahrt-Jahrbuch 1928.

[2]) Vgl. Moormann: „Die Bedeutung der Reichsbahngütertarife für die deutsche Ein- und Ausfuhr", in: Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin, Juli 1936.

[3]) Vgl. Moormann, a. a. O., S. 609.

stützung der deutschen Seehäfen. Das Rheinland, Westfalen, Südwestdeutschland, die Pfalz, Baden und Württemberg liegen günstig zu den holländischen, belgischen und zum Teil auch zu den französischen Häfen. Verstärkt wird der Einfluß der Westhäfen durch die Einwirkung des Rheins, Mains und der künstlichen Wasserstraßen. Das Einflußgebiet der italienischen Häfen (Genua, Venedig, Triest) reicht bis in die südlichen Teile Bayerns, Badens und Württembergs. Auch der südliche Teil von Sachsen und die an die Tschechoslowakei angrenzenden Teile Schlesiens stehen unter der Einwirkung von Triest. Im Osten — insbesonders in Oberschlesien — ist es Gdingen, das den deutschen Häfen den Verkehr streitig macht.

In diesem Kampf gegen die west- und südeuropäischen Häfen gehen die Bestrebungen der deutschen Schiffahrt und der deutschen Seehäfen mit den Interessen der Reichsbahn Hand in Hand. Die Zusammenarbeit der Reedereien mit der Reichsbahn ist daher außerordentlich rege und hat zur Schaffung eines Systems von Seehafentarifen geführt, deren Zweck es ist, die Produktion des deutschen Hinterlandes den deutschen Überseehäfen zuzuführen. Durch die Lenkung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen wird die Ausnutzung der Hafenanlagen sowie die Beschäftigung des dort ansässigen Überseehandels, der Spedition und der Seeschiffahrt gebessert. Dies ist aber für die gesamte Volkswirtschaft von Bedeutung; denn je leistungsfähiger die deutschen Seehäfen und die heimische Schiffahrt sind, umso mehr können sie die deutsche Industrie und den deutschen Überseehandel im Kampf um die ausländischen Absatzmärkte unterstützen. Die ausländischen Reedereien würden naturgemäß in erster Linie die eigene Volkswirtschaft begünstigen, und der deutsche Außenhandel würde in seiner Bewegungsfreiheit erheblich beschränkt werden, wenn er wegen der mangelnden verkehrlichen Unterstützung der heimischen Häfen und ihrer Schiffahrt auf ausländische Schiffsverbindungen angewiesen wäre. Vor allem aber sind die Einnahmen der deutschen Seeschiffahrt ein wichtiger Aktivposten unserer Zahlungsbilanz. Auch dem in den deutschen Seehäfen ansässigen heimischen Überseehandel kommt die Lenkung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen zugute. Würde nämlich mit dem Wegfall der Seehafentarife ein Teil des Verkehrs auf ausländische Häfen abwandern, so müßte bestimmt damit gerechnet werden, daß der ausländische Handel sich bald dieser Güter bemächtigen würde.

Die Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Bahnen und Seehäfen liegt aber ebenso sehr im eigenen Interesse der Reichsbahn. Bei dem Verkehr zwischen dem Binnenland und den deutschen Seehäfen handelt es sich im allgemeinen um Transporte über weite Strecken, die ent-

sprechend den bekannten Kostengesetzen des Eisenbahnverkehrs besonders gewinnbringend sind. Auch eine erhebliche Frachtverbilligung der Transporte wird auf diesen Strecken selten zu einem Sinken der Einnahmen unter die Selbstkosten der Eisenbahn führen. Zudem weist der Verkehr nach den Seehäfen eine Stetigkeit auf, die in einzelnen Verkehrsverbindungen einem regelrechten Massenverkehr nahekommt, was für die Reichsbahn eine außerordentlich vorteilhafte Ausnutzung ihrer Betriebseinrichtungen bedeutet.

Neben der Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Seehäfen ist das Bestreben der Reichsbahn, der deutschen Industrie zu helfen, bestimmend für die Erstellung von Seehafenausnahmetarifen. Es darf angenommen werden, daß die Seehafentarife, deren Geltungsbereich auf die hauptsächlichsten Versandgebiete der begünstigten Industrien ausgedehnt ist, ihre Entstehung in erster Linie dem Bestreben der Reichsbahn nach einer Unterstützung der Industrie verdanken. Bei der Festsetzung der Frachtsätze werden allerdings die vorhandenen Wettbewerbsmöglichkeiten berücksichtigt, worauf schon die unterschiedlichen Ermäßigungen für die einzelnen Versandgebiete ein und desselben Tarifs hinweisen. Soweit die Seehafentarife nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen gelten, tragen sie dagegen überwiegend Wettbewerbscharakter; für die Industrieunterstützung sind diese Tarife von geringerer Bedeutung, da meist gleiche Frachten auf Wettbewerbswegen zu erreichen sind.[1]) Dies trifft insbesondere für die Seehafeneinfuhrtarife zu, bei denen nur 5 von 22 Tarifen als im Interesse der Industrie erstellt anzusprechen sind.

Die Seehafenausfuhrtarife sind dagegen in erheblich größerem Umfang im Interesse der Industrie erstellt worden. So sind für die Einführung von sogenannten „allgemeinen" Ausfuhrtarifen, die die Ausfuhr über die deutschen Seehäfen und die trockene Grenze oder Binnenumschlagplätze gleichzeitig begünstigen, durchweg Industrieunterstützungsgründe bestimmend. Auch bei den eigentlichen Seehafenausfuhrtarifen überwiegen die Industrieunterstützungstarife, denn nur 6 dieser Tarife können als reine Wettbewerbsmaßnahmen angesehen werden.

Bei der Einfuhr werden überwiegend notwendige Rohstoffe, bei der Ausfuhr dagegen in erster Linie Fertigwaren begünstigt. Diese Tendenz der Seehafenpolitik entspricht dem Ziel der deutschen Handelspolitik. So werden Erze, Baumwolle, Schafwolle, Hanf, Jute, Felle und Häute bei der Einfuhr über deutsche Seehäfen zu verbilligten Frachtsätzen ins deutsche Binnenland befördert. Die Er-

[1]) Vgl. Wolff, O.: Wesen und Bedeutung der Seehafenausnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Hamb. Dissert. 1935, S. 46.

mäßigung beträgt bei schwedischen Erzen etwa 60 v. H. des Warenwertes; bei Baumwolle betrug die Vergünstigung im Jahre 1935 trotz einer 30- bis 40prozentigen Frachtermäßigung wegen des hohen Weltmarktpreises nur 3 v. H. des Warenwertes.[1])

Die Zahl der Seehafenausfuhrtarife ist entsprechend der Manigfaltigkeit und der Spezialisierung der Ausfuhrindustrie außerordentlich groß und übertrifft bei weitem die der Einfuhrtarife. Das Bedürfnis für die Unterstützung ist deshalb bedeutend größer, weil hier die deutsche Zollpolitik nicht helfend eingreifen kann. Im einzelnen erfahren folgende Industriezweige eine Begünstigung: die Schwerindustrie (Kohlen-, Eisen- und Stahlindustrie), die Glas- und Porzellanindustrie, die Spielwarenindustrie, die Textilindustrie, die Lederindustrie, die chemische Industrie, die Gewinnung von Salzen und Säuren, die Industrie der Steine und Erden, die Papierindustrie usw. Die bedeutendsten Ermäßigungen haben die Erzeugnisse der Eisen- und Metallwirtschaft erhalten, weil bei diesen Gütern der Wettbewerb auf dem Weltmarkt besondere Unterstützungsmaßnahmen erfordert.[2])

Bei der Beurteilung der Bedeutung der Seehafentarife für die Industrie ist zu berücksichtigen, daß die ausländischen Zollmauern seit der Wirtschaftskrise vielfach so hoch geworden sind, daß eine Frachtverbilligung allein die Absatzschwierigkeiten der Ausfuhrindustrie nicht mehr beseitigen kann. In diesen Fällen kann es nur Aufgabe der Reichsbahn sein, im Rahmen der übrigen Ausfuhrförderungsmaßnahmen ihren Teil dazubeitragen, daß die für Deutschland lebensnotwendige Ausfuhr aufrechterhalten bezw. gesteigert wird.

Der Verkehrsumfang der von den Seehafentarifen begünstigten Güter hat seit 1933 wieder beträchtlich zugenommen. Es wurden befördert

a) nach A-Tarifen (über trockene und nasse Grenzen)

1933	1,6	Millionen t.
1934	1,8	„ „
1935	1,9	„ „
1936	2,2	„ „

b) nach S-Tarifen (über die deutschen Seehäfen)

1933	2,7	Millionen t.
1934	3,4	„ „
1935	4,0	„ „
1936	4,4	„ „ [3])

[1]) Vgl. Moormann: a. a. O. S. 611.
[2]) Vgl. Moormann: a. a. O. S. 610.
[3]) Aus einer Werbeschrift der Reichsbahn.

c. der Aufbau der Seehafentarife.

In dem Seehafentarifsystem der Reichsbahn müssen wir unterscheiden zwischen

1.) A-Tarifen (allgemeinen Ausfuhrtarifen)
2.) S-Tarifen (eigentlichen Seehafentarifen) und
3.) SD-Tarifen (Seehafendurchfuhrtarifen).

Während die A-Tarife sowohl für die Ausfuhr über die nasse Grenze wie auch für die Ausfuhr über die trockene Grenze und teilweise auch über Binnenumschlagplätze verbilligte Frachtsätze zur Verfügung stellen, begünstigen die S-Tarife ausschließlich die Ausfuhr über deutsche Seehäfen. Die Einfuhr über deutsche Seehäfen wird ausschließlich durch S-Tarife gefördert. Mit den Seehafendurchfuhrtarifen verfolgt die Reichsbahn das Ziel, den Durchgangsverkehr, soweit er auf Grund der verkehrsgeographischen Verhältnisse der Reichsbahn zusteht, auf ihren Strecken zu erhalten. Da zu diesem Zweck die Fracht des ausländischen Wettbewerbsweges auf die deutsche Strecke übernommen wird, kann es vorkommen, daß ausländische Güter auf der gleichen Strecke und in der gleichen Richtung billiger als deutsche Erzeugnisse befördert werden. Wenn hierin auch grundsätzlich keine Bevorzugung der ausländischen Güter zu liegen braucht, da diese bei der Durchfuhr durch Deutschland die gleiche Fracht zu tragen haben wie bei der Umfahrung Deutschlands, so muß trotzdem gefordert werden, daß die deutsche Industrie gewisse Ausgleichsermäßigungen erhält. Die Durchfuhrtarife liegen vor allem auch im Interesse der deutschen Seehäfen; so werden z. B. Güter aus dem Südwesten Europas, die für die überseeische Ausfuhr bestimmt sind und sonst auf dem Seewege über rumänische oder adriatische Häfen laufen würden, für Bremen und Hamburg gewonnen.[1])

Im allgemeinen zeigen die vorgenannten Seehafentarife folgenden Aufbau:

1.) Das Warenverzeichnis,
2.) Die Anwendungsbedingungen,
3.) Der Geltungsbereich,
4.) Die Frachtberechnung.

Im Warenverzeichnis sind die in dem Tarif aufgenommenen Güter aufgeführt. Der Geltungsbereich eines Tarifs geht aus den in dem Tarif genannten Binnenstationen

[1]) Vgl. Vogt: „Die Beeinflussung des internationalen Verkehrs durch die Tarif- und Verkehrspolitik der Reichsbahn“ in: Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 1933, Nr. 16, S. 334.

einerseits und den Seehafenplätzen andererseits hervor. Die Anwendungsbedingungen nennen die Vorschriften, die eingehalten werden müssen, wenn das Gut zu den Sätzen des Ausnahmetarifs befördert werden soll. Sie tragen dazu bei, daß der mit einem bestimmten Seehafentarif verfolgte Zweck auch tatsächlich erreicht wird. So wird bei den Seehafenausfuhrtarifen die überseeische Versendung gefordert, die innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten nach Ankunft der Ware im Seehafen erfolgt sein muß. Die Einfuhrgüter unterliegen einer derartigen Beschränkung hinsichtlich der Lagerhaltung in den Seehäfen nicht. Eine Bearbeitung ist weder bei den Ausfuhr- noch bei den Einfuhrgütern gestattet, es sei denn, daß es sich nur um das sogenannte „Manipulieren" der Waren handelt. Diese Bearbeitungsvorschrift soll Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der deutschen Industrie verhindern. Eine Reihe weiterer Klauseln trägt dafür Sorge, daß die Frachtverbilligungen auch tatsächlich nur den begünstigten Industriebetrieben und Industrieplätzen zugute kommen; genannt seien die An- und Abfuhrklausel, die Erzeugerklausel, die Verwendungsklausel und die Herkunftsklausel. Auch die Mindestmengenklausel spielt in der Seehafenpolitik eine größere Rolle, da die Reichsbahn sich mit Hilfe dieser Klausel davor schützen kann, daß bei Veränderungen der Frachtlage der Verkehr auf die Wettbewerbswege abwandert. Die Frachtberechnung der Ausnahmesätze wird im allgemeinen in der Form durchgeführt, daß die Sätze der Normalklasse um einen bestimmten Prozentsatz ermäßigt werden. Der Abschlag, der sich heute zwischen 20 und 78 v. H. bewegt, ist für die Güter der unteren Tarifklassen durchweg geringer als für die Güter der oberen Tarifklassen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß das Spannungsverhältnis zwischen Selbstkosten und Einnahmen in den unteren Tarifen keinen so großen Raum für Tarifermäßigungen läßt wie in den oberen Klassen.

B. Die Verkehrslage Thüringens und die Seehafenpolitik der Reichsbahn.

Die verkehrsgeographische Lage Thüringens ist im Laufe der Geschichte erheblichen Veränderungen unterworfen gewesen. In der Zeit erster gewerblicher Betätigung war Thüringen Grenzland. Befestigte Plätze wie Saalfeld spielten als Tauschmärkte zwischen Slaven und Deutschen eine Rolle. Zu einem bedeutenden Handelszentrum hatte sich Erfurt entwickelt, wo eine große Anzahl von Straßen, insbesondere diejenigen der Grenzfestungen, zusammentrafen. Günstige Handelsstraßen verbanden Erfurt sowohl mit dem Osten des Deutschen Reiches als auch über die Pässe des Thüringer Waldes mit dem Süden und über die Eisenacher Pforte mit dem Westen. Wenn auch im Verlaufe des sechzehnten Jahrhunderts Leipzig die Vorortstellung in Mitteldeutschland gewinnen konnte, so behielt Erfurt doch weiterhin seine günstige Verkehrslage, da die großen Handelsstraßen, die Leipzig mit dem Süden und dem Westen Deutschlands verbinden, über Erfurt gingen. Da auch die notwendigen Roh- und Hilfsstoffe wie Eisenerze, Holz, Glas- und Porzellansande in großen Mengen im Thüringer Wald vorhanden waren, konnte sich im Verlaufe des ganzen Mittelalters das Gewerbe in Thüringen günstig entwickeln.[1])

Aber seit der Entdeckung Amerikas verlor die zentrale Lage Thüringens an Bedeutung. Der Verkehr verlagerte sich von der Mitte und dem Süden Deutschlands nach dem Nordwesten. Die großen Binnenhandelsplätze mußten ihre Vormachtstellung an die Hafenplätze abtreten, die den sich ständig vergrößernden überseeischen Ausfuhrverkehr vermitteln. Die dadurch bedingte Verschlechterung der Verkehrslage mußte Thüringen umso schärfer treffen, als im Verlaufe des neunzehnten Jahrhunderts auch die eigne Rohstoffbasis zum größten Teil verloren ging. Nach einer rund tausendjährigen Ausbeutung wurde der weitere Abbau der minderwertigen Eisenerze unrentabel. An die Stelle des Holzes war seit der Einführung der Dampfkraft die Kohle getreten, die in Thüringen nur im Osten des eignen Raumes als Braunkohle abgebaut wird; wegen ihrer geringen Heizkraft ist sie aber nur beschränkt verwendungsfähig. Zahlreiche ursprünglich rohstofforientierte Industrien waren gezwungen zur Verarbeitung hochwertiger fremder Rohstoffe überzugehen, da der Produktionsprozeß unter der Einwirkung ausländischer Konkurrenz so vervollkommnet wurde, daß die Verwendung der schlechteren

[1]) Vgl. Müller, J.: Die thüringische Industrie. Jena 1930, S. 12.

eignen Rohstoffe auf immer größere technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten stieß. Die Folge dieser Umstände ist, daß sich die verkehrsgeographische Lage der thüringischen Industrie sowohl hinsichtlich der Absatzmöglichkeiten wie auch im Hinblick auf die Rohstoffversorgung seit dem Ausgang des Mittelalters entscheidend zu ihren Ungunsten verändert hat.[1])

Im ersten Teil dieser Abhandlung haben wir ausgeführt, daß die thüringische Industrie sich dieser Sachlage durch die Ausrichtung ihrer Produktion auf die Herstellung hochwertiger Erzeugnisse, für die die Frachtkosten eine geringere Bedeutung haben als für Roh- und Halbstoffe, angepaßt hat. In diesem zweiten Abschnitt der Abhandlung soll nun aufgezeigt werden, wie durch die Seehafentarifpolitik der Reichsbahn die ungünstige verkehrsgeographische Lage Thüringens im überseeischen Ausfuhrverkehr verbessert worden ist.

Im Vergleich mit anderen deutschen Industriebezirken sind die verkehrsgeographischen Bedingungen Thüringens für die Verbindung mit dem Weltmarkt als wenig günstig zu bezeichnen. Die Seehäfen liegen weit entfernt von den Produktionsstätten der Industrie, was umso nachteiliger ist, als der unmittelbare Anschluß an die billige Binnenschiffahrt fehlt, und daher der Versand der für die überseeische Ausfuhr bestimmten Güter überwiegend auf dem Eisenbahnweg erfolgen muß.

Die kilometrischen Entfernungen von einigen bedeutenden Industrieplätzen, die in verschiedenen Teilen Thüringens gelegen sind, betragen nach den Hauptausfuhrhäfen:

Industrieplatz	Hamburg	Bremen	Rotterdam	Antwerpen	Triest
	km	km	km	km	km
Gera	419	421	685	705	856
Ilmenau . . .	427	382	632	640	903
Schmalkalden .	431	386	579	594	905
Meiningen . .	443	398	618	606	879
Saalfeld . . .	448	403	653	661	850
Greiz	453	455	719	739	834
Coburg . . .	511	466	659	674	811
Sonneberg . .	519	474	671	686	830

Für die überseeische Ausfuhr kommen im wesentlichen vier Wege in Frage:

1. der Schienenweg nach Hamburg und Bremen,
2. der Umschlagweg über die Elbe und Weser nach den gleichen Häfen.

[1]) Vgl. Müller, J.: Die thüringische Industrie, a. a. O., S. 13.

3. der Schienenweg nach den Westhäfen,
4. der Umschlagsweg über den Rhein nach den gleichen Häfen.

Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs wird die Richtung der Ausfuhr in erster Linie durch die kilometrischen Entfernungen nach den Seehäfen Hollands und Belgiens einerseits und don deutschen Hafenplätzen andererseits bestimmt, da bei einem Entfernungsunterschied von durchschnittlich etwa 200 km zuungunsten der Westhäfen im allgemeinen auch die Fracht nach den deutschen Seehäfen bedeutend billiger ist. Der gebrochene Bahn-Wasserweg spielt in der überseeischen Ausfuhr Thüringens durchweg keine überragende Rolle, einmal weil vorwiegend hochwertige Fertigerzeugnisse exportiert werden, die für die Wasserverfrachtung ungeeignet sind, und zum anderen weil die Frachtkosfen des gebrochenen Bahn-Wasserweges sich meistens nicht billiger stellen als die des direkten Bahnversandes nach den deutschen Seehäfen. Eine Ausnahme bildet der Südwesten Thüringens; hier ist es den Westhäfen zeitweise gelungen, die billigen und schwerwiegenden Güter über den Rhein an sich zu ziehen. Besonders in der Vorkriegszeit,[1] als im Umschlagsverkehr verbilligte Ausnahmesätze galten, sind große Mengen der Schwergûter des Sonneberger Bezirks auf dem gebrochenen Bahn-Wasserweg über Antwerpen und Amsterdam ausgeführt worden. Da in der Nachkriegszeit die Ausnahmetarife nicht wieder auf die Umschlagsplätze ansgedehnt wurden, schrumpfte auch der Ausfuhrverkehr über den Rhein mehr oder weniger zusammen. Für das Jahr 1930 schätzte die Industrie- und Handelskammer in Sonneberg die über die Westhäfen gehende Ausfuhr ihres Bezirks auf etwa 20 v. H. des Gesamtversandes; bei diesen Gütern handelte es sich vorwiegend um Erzeugnisse billigerer Art für Nordamerika und England.

Von den über die Westhäfen ausgeführten Gütern des Sonneberger Industriebezirks wurde aber nur ein Teil auf dem gebrochenen Bahn-Wasserwege versandt. Nicht unerhebliche Mengen wurden zeitweise auch direkt mit der Bahn nach Antwerpen und Amsterdam befördert. Für diese den natürlichen verkehrsgeographischen Verhältnissen widersprechende Entwicklung im thüringischen überseeischen Ausfuhrverkehr waren folgende Gründe ausschlaggebend.

Der Verfrachter wird in der Wahl des Ausfuhrweges nicht nur durch die Höhe der Landfrachten, sondern vor allem durch die Gesamtfrachtlage bestimmt. Nun war es im Nordamerikaverkehr den westlichen Reedereien möglich, in größtem Umfang Güter aus dem Hinterland der deutschen

[1]) Vgl. Seite 46 dieser Abhandlung.

Seehäfen heranzuziehen, da diese staatlicherseits stark subventioniert werden und in ihren Kampfmaßnahmen jedes Selbstkostenprinzip außer Acht lassen. Ein nicht selten angewandtes Mittel zur Lenkung des Ausfuhrverkehrs über die Westhäfen ist dabei der Ausgleich der Vorfracht insoweit, als diese sich bei der Ausfuhr über die belgischen und holländischen Häfen teurer stellt als beim Versand über Hamburg und Bremen. Seitdem die Ausfuhr von Spielwaren nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika an Bedeutung verloren hat, ist auch der Ausfuhrverkehr des Sonneberger Bezirks über die Westhäfen zurückgegangen.

Brauchbare statistische Unterlagen über die Verteilung des Ausfuhrverkehrs der thüringischen Industrie auf die Westhäfen einerseits und die deutschen Häfen andererseits sind nicht vorhanden. Wenn daher im folgenden an Hand der Angaben der Güterbewegungsstatistik die Ausfuhrrichtung einzelner typischer thüringischer Exportgüter aufgezeigt werden soll, so kann es sich nur darum handeln, ein ungefähres Bild von den tatsächlichen Verhältnissen zu gewinnen. Da beim Versand nach den deutschen Seehäfen die Ausscheidung des Ortsverkehrs ebenso unmöglich ist wie die Trennung der überseeischen Ausfuhr vom Eigenverkehr beim Versand nach Belgien und Holland, geben die folgenden Aufstellungen keinen Aufschluß über die tatsächlichen Umschlagsmengen im überseeischen Verkehr. Trotzdem geht aus dem bei weitem überwiegenden Versand nach den deutschen Seehäfen hervor, daß der überseeische Ausfuhrverkehr über die Westhäfen nur eine ganz untergeordnete Rolle spielt.

Ton- und Porzellanwarenversand des Verkehrsbezirks 19b:

Jahr	nach den deutschen Seehäfen	nach Belgien und Holland
1925	18.233 t	1.734 t
1929	15.643 t	2.091 t
1933	2.682 t	1.260 t
1935	5.271 t	753 t
1936	5.579 t	607 t

Glaswarenversand des Verkehrsbezirks 19b:

Jahr	nach den deutschen Seehäfen	nach Belgien und Holland
1925	16.285 t	238 t
1929	18.306 t	702 t
1933	5.844 t	1.328 t
1935	8.089 t	881 t
1936	7.766 t	847 t

Maschinenversand des Verkehrsbezirks 19 b:

Jahr	nach den deutschen Seehäfen	nach Belgien und Holland
1925	7.898 t	682 t
1929	9.224 t	819 t
1933	2.557 t	633 t
1935	4.132 t	338 t
1936	6.721 t	484 t

Papier- usw. Versand des Verkehrsbezirks 19 b:

Jahr	nach den deutschen Seehäfen	nach Belgien und Holland
1925	5.128 t	109 t
1929	13.821 t	163 t
1933	10.372 t	1.020 t
1935	11.233 t	1.021 t
1936	12.345 t	447 t

Zu der überwiegenden Benutzung des Ausfuhrwegs über die deutschen Seehäfen seitens der thüringischen Verfrachter haben in einzelnen Verkehrsbeziehungen ohne Zweifel auch die Seehafentarife der Reichsbahn beigetragen, insbesondere im Wettbewerb gegen den gebrochenen Bahn-Wasserweg über den Rhein nach den Westhäfen. Trotzdem ist das Ziel der Seehafenpolitik im Hinblick auf das thüringische Wirtschaftsgebiet in erster Linie nicht die Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Häfen; denn Thüringen liegt im allgemeinen nicht im Einflußbereich fremder Seehäfen und seine Ausfuhrgüter würden auch ohne die Gewährung besonderer Ausnahmesätze im Seehafenverkehr durchweg über Hamburg und Bremen laufen.

Wenn Thüringen auch ohne zwingende Wettbewerbsgründe Frachtermäßigungen im überseeischen Ausfuhrverkehr erhalten hat, so ist dies vielmehr im Interesse der Industrie selbst geschehen. Einmal erfordert die Gewährung stark ermäßigter Ausnahmesätze für die dem Wettbewerb fremder Seehäfen ausgesetzten Versandgebiete eine Ausgleichsvergünstigung für die übrigen Gebiete, da die Industrien des Wettbewerbsgebietes auch dann einen gewissen Vorteil von den Ausnahmetarifen haben, wenn die Ermäßigung nicht über das durch den Wettbewerb bedingte Maß hinausgeht.[1]) Vor

[1]) Z. B. Vermeidung der Unkosten und sonstigen Schwierigkeiten bei Grenzübergängen usw. Vgl. auch Wolff: a. a. O., S. 40.

allem aber zwingt die äußerst ungünstige Verkehrslage Thüringens zu einer Ermäßigung der Ausfuhrfrachten, da bei vielen Gütern — trotz ihres Qualitätscharakters — die Fracht eine den Auslandsabsatz schmälernde Verteuerung des Ausfuhrpreises darstellt.

Die Frachtermäßigungen, die Thüringen im überseeischen Ausfuhrverkehr über deutsche Seehäfen für zahlreiche Güter erhalten hat, bewegen sich zwischen etwa 24 und 55 v. H. der Regelsätze vom 1. Oktober 1936. Bei einem Vergleich der Tarifermäßigungen im Seehafenverkehr der einzelnen deutschen Versandgebiete zeigt sich, daß im allgemeinen — abgesehen von Norddeutschland — die dem mitteldeutschen Wirtschaftsgebiet gewährten Frachtvergünstigungen geringer sind als die der übrigen Wirtschaftsgaue. Dies ist darauf zurückzuführen, daß es sich in Mitteldeutschland durchweg um reine Industrieunterstützungssätze handelt, während in den anderen Versandgebieten — vor allem in Rheinland-Westfalen, Baden, Württemberg, Saarland, Pfalz und Schlesien — die Wettbewerbssätze überwiegen. Da der Wettbewerb von Triest in einem Teil Sachsens und Bayerns eine Rolle spielt, sind auch die Ermäßigungen für diese Wirtschaftsgebiete durchweg ein wenig höher als die für Mitteldeutschland. Daß sich hieraus — besonders in den Übergangsgebieten — gewisse Wettbewerbsverschiebungen ergeben können, dürfte nicht von der Hand zu weisen sein.

Welche Bedeutung haben nun die Frachtermäßigungen der Seehafentarife für die Wettbewerbsfähigkeit der thüringischen Industrie auf dem Weltmarkt? Wir können diese Frage am besten dadurch beantworten, daß wir uns einmal die Verbesserung des Standorts der thüringischen Industrie im überseeischen Ausfuhrverkehr infolge der Verbilligung der Frachtkosten nach den deutschen Seehäfen vor Augen führen. Die durchschnittliche Versandweite thüringischer Ausfuhrgüter beträgt im Verkehr nach Hamburg und Bremen etwa 450 km. Wenn man die auf dieser Entfernung in den einzelnen Normaltarifklassen geltenden Frachtsätze um 30, 40 bezw. 50 v. H. ermäßigt, was etwa den durchschnittlichen Vergünstigungen der Seehafentarife entsprechen würde, und dann die ermäßigten Sätze als Normalfrachtsätze ansetzt und die zugehörigen Entfernungen ermittelt, so ergibt sich, daß — wie die folgende Aufstellung zeigt — Thüringen bei einer Ermäßigung der Frachtsätze im überseeischen Ausfuhrverkehr von

30 v. H. von 450 km auf etwa 280 km
40 v. H. von 450 km auf etwa 230 km
50 v. H. von 450 km auf etwa 180 km

an Hamburg und Bremen heranrückt. Das bedeutet eine Entfernungsverkürzung von

etwa 170 km bei einer Ermäßigung v. 30 v. H.

etwa 220 km bei einer Ermäßigung v. 40 v. H.

etwa 270 km bei einer Ermäßigung v. 50 v. H.

Die Berechnungen der Entfernungsverkürzungen bei der Verfrachtung nach den Seehafenausfuhrtarifen lassen deutlich erkennen, daß die Verkehrslage der thüringischen Industrie im überseeischen Ausfuhrverkehr der Güter, die durch die Seehafentarife begünstigt werden, eine erhebliche Verbesserung erfahren hat. Dies muß sich zum Vorteil der thüringischen Industrie besonders im Wettbewerb mit den Auslandsindustrien auswirken, die näher zur Küste und wichtigen Ausfuhrhäfen liegen.

Berechnung der Entfernungsverkürzung.

Tarifklasse	a Frachtsatz f. 100 kg b. Entfernung von 450 km	b Frachtsatz a ermäßigt um 30 v. H.	c Entfernung nach Frachtsatz b
A	374 Rpf.	262 Rpf.	280 km
B	336 „	235 „	280 „
C	283 „	198 „	275 „
D	238 „	167 „	275 „
E	196 „	137 „	275 „
F	157 „	110 „	275 „
G	123 „	86 „	270 „

T. K.	d Frachtsatz a ermäßigt um 40 v. H.	e Entfernung nach Frachtsatz d	f Frachtsatz a ermäßigt um 50 v. H.	g Entfernung nach Frachtsatz f
A	225 Rpf.	230 km	187 Rpf.	180 km
B	202 „	230 „	168 „	180 „
C	170 „	230 „	141 „	180 „
D	143 „	230 „	119 „	180 „
E	118 „	225 „	98 „	180 „
F	94 „	225 „	78 „	175 „
G	74 „	220 „	61 „	170 „

C. Die den überseeischen Ausfuhrverkehr Thüringens begünstigenden Seehafentarife.

Eine große Anzahl der industriellen Ausfuhrgüter Thüringens wird zu den ermäßigten Frachtsätzen der Seehafentarife der Reichsbahn nach den deutschen Seehäfen befördert. Im folgenden sollen die einzelnen Ausnahmetarife, die die überseeische Ausfuhr thüringischer Erzeugnisse begünstigen, in ihrer Entwicklung und ihrem Aufbau dargestellt und die Bedeutung der Tarife für die Förderung der Ausfuhr untersucht werden.

Da es nicht möglich ist, im Rahmen dieser Abhandlung jeden Tarif eingehend zu betrachten, wurde die Untersuchung der Entwicklung der Tarife, die für die Klärung der mannigfachen Rückwirkungen auf Industrie und Verkehr von Bedeutung ist, auf vier Seehafentarife beschränkt. Es handelt sich dabei um die Seehafentarife 24 S 3 (Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren), 22 S 1 (Glas und Glaswaren), 3 S 1 (Porzellan- und Tonwaren) und 8 S 1 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren), die für die Unterstützung der thüringischen Industrie von hervorragender Bedeutung sind. Bei den übrigen Seehafentarifen, die für den thüringischen überseeischen Verkehr in Frage kommen, mußten wir uns mit einer kurzen Schilderung ihrer Eigenart und ihres Aufbaues begnügen.

Die Untersuchung der Bedeutung der Seehafentarife für die Förderung der Ausfuhr, die sich auf alle Tarife erstreckte, wurde in der Weise durchgeführt, daß einmal der Verkehrsumfang der einzelnen Tarife in den Jahren 1929 und 1933 bis 1936 festgestellt und zweitens die Verminderung der Frachtbelastung der Ausfuhrgüter im thüringischen Seehafenverkehr durch die Gewährung ermäßigter Ausnahmesätze errechnet wurde.

a. Der Seehafenausfuhrtarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren.

α) Aufbau und Entwicklung des Tarifs in der Vorkriegszeit.

Die notleidende Heimindustrie des Thüringer und Böhmer Waldes hat schon in der Vorkriegszeit umfangreiche Frachtermäßigungen zur Förderung der überseeischen Ausfuhr ihrer Erzeugnisse erhalten. Die bedeutenden frachtlichen Ver-

günstigungen, die die preußisch-hessischen Eisenbahnen für Spielwaren, Griffel, Märbel usw. im Falle der Ausfuhr einräumten, dienten fast ausschließlich der Unterstützung der Heimindustrie. Wettbewerbsgründe haben auf die Ausgestaltung dieser Tarifvergünstigungen kaum einen Einfluß gehabt, was schon daraus hervorgeht, daß die Ausfuhr von Spielwaren, Griffel, Märbel usw. durch mehrere Tarife auf verschiedenen Wegen gleichzeitig unterstützt wurde. Die verschiedenen Ermäßigungen galten allgemein im direkten Bahnverkehr nach belgischen und holländischen Hafenplätzen, nach den deutschen Seehäfen und im Binnenumschlagsverkehr. Demnach handelte es sich bei den Ausfuhrtarifen für Spielwaren usw. um reine Industrieunterstützungstarife.[1])

Für die leichtwiegenden Spielwaren wurde im Verkehr nach den deutschen Seehäfen und Dänemark für die ersten 100 km der regelrechte (6 Pf.), darüber hinaus der um 50 v. H. ermäßigte Streckensatz (3 Pf.) der Klasse B mit einer Abfertigungsgebühr für 100 kg von 20 Pf. bei den deutschen Seehäfen und 10 Pf. im direkten Verkehr nach Dänemark bei 5 Tonnen und einer solchen von 12 Pf. (Seehäfen) und 6 Pf. (Dänemark) bei 10 Tonnen eingerechnet. Im Rhein- und Mainumschlagsverkehr betrug der einheitliche Streckensatz 4,0 Pf. für das Tonnenkilometer nebst der vorbezeichneten Abfertigungsgebühr. In direkten deutsch-belgischen Verkehr galt im allgemeinen ein Einheitssatz von 5 Pf. nebst 6 Pf. Abfertigungsgebühr.

Für die Schwergüter (Schiefertafeln, Griffel und Märbel) ergab sich ursprünglich bei Aufgabe von 5 t auf einen Frachtbrief nach Abzug einer Abfertigungsgebühr von 12 Pf. ein Streckeneinheitssatz von 6,45 bis 3,84 Pf. für den Tonnenkilometer. Da bei dieser Frachtlage die Schwergüter zum größten Teil über die Rhein- und Mainumschlagsplätze dem Wasserwege bezw. den ausländischen Häfen zugeführt wurden[2]), ermäßigte im Jahre 1889 die preußisch-hessische Eisenbahn die Frachtsätze für Griffel, Märbel und Schiefertafeln, indem sie die Sätze des Spezialtarifs II (3,5 Pf. für den tkm) bei Aufgabe von mindestens 10 t in Rechnung stellte.

Im Jahre 1903 erfolgte eine weitere Senkung der Ausnahmesätze für die Schwergüter des AT S 11. Während die Leichtgüter im Rhein- und Mainumschlagsverkehr auf der Eisenbahnstrecke zu höheren Einheitssätzen als im deutschen Seehafenverkehr befördert wurden, war der Tarif für Schwer-

[1]) Vgl. Beckerath: a. a. O., S. 98.

[2]) Im Jahre 1888 wurden nach den Hafenplätzen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Lübeck in Wagenladungsmengen 971,1 t befördert, während in derselben Zeit der Verkehr nach den Umschlagsplätzen Frankfurt, Gustavsburg, Mainz und Mannheim 3.095 t betrug. Vgl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats 1889.

gut nach dem Vorbilde des entsprechenden Seehafentarifs eingerichtet. Die Folge dieser Tarifverhältnisse war, daß das Schwergut zu ungefähr 88 v. H. im Umschlagsverkehr über die niederländisch-belgischen Häfen ging.[1]) Die Eisenbahnverwaltung beantragte deshalb beim Landeseisenbahnrat zur Erleichterung der Ausfuhr über die deutschen Seehäfen eine Herabsetzung der dorthin geltenden Ausnahmetarife ungefähr auf den beim Umschlag in Frankfurt a/Main sich ergebenden Rotterdammer Frachtsatz. Zu diesem Zweck wurde die Gewährung der Sätze des Spezialtarifs III vorgeschlagen. Hiervon versprach man sich in Verbindung mit den Vorteilen der direkten Beförderung einen Erfolg auch für den Fall, daß von den beteiligten süddeutschen Bahnen im Verkehr nach Mannheim ähnliche Frachtermäßigungen gewährt werden würden.

Die von der Hamburg-Amerika-Linie sowie der Sonneberger Handelskammer ursprünglich beantragte Ausdehnung der Ermäßigung auf die Binnenumschlagsplätze war von den beteiligten Eisenbahndirektionen mit der Begründung abgelehnt worden, daß ein wirtschaftliches Bedürfnis hierfür nicht vorliege und daß es nicht Aufgabe der Eisenbahnverwaltung sein könne, Tarifmaßnahmen zu treffen, die den Zweck verfolgen, den Verkehr von den längeren durchgehenden Eisenbahnstrecken nach den Seehäfen auf die meist erheblich kürzeren Wege zur Umladung in Binnenumschlagsplätzen abzulenken.[2])

Auch der Landeseisenbahnrat hielt im Interesse einer günstigeren Gestaltung der Absatzverhältnisse der Erzeugnisse der thüringischen Heimindustrie eine Frachtermäßigung für Schiefertafeln, Griffel und Märbel auf der Grundlage des Spezialtarifs III für wünschenswert. Er forderte aber — wie die Hamburg-Amerika-Linie und die Sonneberger Handelskammer — die Ausdehnung der Ermäßigung aus nationalwirtschaftlichen Belangen auf die Binnenumschlagsplätze, da nach seiner Ansicht die Beschränkung der Vergünstigung auf die Seehäfen eine Benachteiligung der Binnenschiffahrt bedeutet hätte, weil die zu Gunsten der deutschen Seehäfen beabsichtigten Tarifänderungen in erster Linie die Rhein- und Mainhäfen, weniger dagegen die belgischen und niederländischen Hafenplätze getroffen hätten. Den Nordseehäfen wurde empfohlen, zur Gewinnung eines größeren Teils des Verkehrs der Schwergüter aus dem Sonneberger Bezirk ihre Platzspesen zu senken.[3])

---

[1]) In dem Zeitraum von 1899 bis 1901 waren die deutschen Seehäfen mit durchschnittlich jährlich nur 367 t oder 12,2 v. H.; die belgischen und holländischen Häfen dagegen mit 2.660 t oder 87,8 v. H. beteiligt. Vgl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats 1903.

[2]) Vgl. 46. Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats 1903.

[3]) Vgl. 46. Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats 1903.

Durch diese von der Vorlage der Eisenbahnverwaltung abweichende gutachtliche Äußerung des Landeseisenbahnrats erhielt die Tarifsenkung für die Schwergüter des Spielwarentarifs den Charakter einer reinen Industrieunterstützungsmaßnahme, während ursprünglich seitens der Eisenbahnverwaltung ausschließlich die Aufnahme des Wettbewerbs gegen die Westhäfen beabsichtigt war.[1])

β. Entwicklung und Aufbau des Tarifs in der Nachkriegszeit.[2])

1. Die Wiedereinführung des Tarifs am 1. November 1923.

Seit der Aufhebung der Seehafentarife am 1. September 1919 infolge der Bestimmungen des Versailler Diktates waren von den beteiligten Industrien wiederholt Anträge auf Wiedereinführung solcher Tarife gestellt worden. Bei der Prüfung hatte sich jedoch ergeben, daß in den ersten Nachkriegsjahren ein ausreichendes Bedürfnis für Tarifermäßigungen nicht anerkannt werden konnte, hauptsächlich weil die deutschen Währungsverhältnisse das Ausfuhrgeschäft außerordentlich begünstigten. Die Bestrebungen wurden dann aber wieder aufgenommen, als die Reichsbahn ihre Tarifsätze in stärkerem Maße erhöhte. Es wurde ein besonderer Ausschuß von Reichsbahndirektionen unter Leitung der Reichsbahndirektion Altona eingesetzt, der im Benehmen mit den beteiligten Wirtschaftskreisen die einzelnen Anträge näher zu untersuchen hatte.

Zu den Seehafentarifen, die auf Grund der Tätigkeit dieses sogenannten Ausfuhrausschusses in der Nachkriegszeit zuerst wieder eingeführt wurden, gehört der Seehafentarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren. Die Ausfuhr der durch diesen Tarif begünstigten Industrien war durch die Aufhebung des früheren AT S 11 sowie durch die Einführung der 15 t Hauptklasse und des 5-prozentigen Gewichtszuschlages seit der Tarifreform vom 1. Dezember 1920 frachtlich über den Durchschnitt der allgemeinen Tariferhöhungen belastet. Sie forderten daher mit Nachdruck Frachtermäßigungen für die überseeische Ausfuhr ihrer Erzeugnisse.

Nachdem der Seehafenausschuß in seiner Nürnberger Tagung vom 16. bis 18. März 1923 nach Anhörung der

[1]) Vgl. Beckerath: a. a. O. S. 98.
[2]) Die Nachkriegsentwicklung der Seehafentarife wurde an Hand von Tarifakten der Reichsbahndirektion Hamburg bearbeitet.

Interessenten die Einführung eines Seehafentarifs nach dem Muster des früheren AT S 11 empfohlen hatte, wurde mit Wirkung vom 1. November 1923 die Ausfuhr Thüringischer, Böhmischer und Nürnberger Waren über die deutschen Seehäfen durch den neuen AT 33 begünstigt. Das Warenverzeichnis des AT 33 wurde zum größten Teil aus dem Vorkriegstarif S 11 übernommen. Auch die Porzellanwaren wurden zunächst wieder berücksichtigt, da diese in dem Versandgebiet des früheren S 11, in dem sich der überwiegende Teil der Porzellanindustrie befindet, sehr häufig mit den anderen Gütern des S 11 zusammen verladen werden, um als Schwergut die Gewichtsbedingungen des AT erfüllen zu können. Der Geltungsbereich des AT 33 wurde hinsichtlich der Versandstationen auf das traditionelle Versandgebiet seines Vorgängers, des AT S 11, beschränkt. Um den nicht unbeträchtlichen Verkehr Böhmens für die deutschen Seehäfen zu gewinnen, wurden auch die Übergangsstationen von der Tschechoslowakei aufgenommen. Im Geltungsbereich trat aber insofern eine wesentliche Änderung ein, als durch den neuen AT 33 im Gegensatz zum alten AT S 11, der auch im Verkehr über belgische und holländische Seehäfen galt, nur noch der Versand über deutsche Seehäfen begünstigt wurde. Entsprechend den die Frachtermäßigung begründenden wirtschaftlichen Verhältnissen wurde auch der Ortsverkehr der Seehäfen von den Vergünstigungen ausgenommen.

Die Frachtermäßigung des neuen Seehafentarifs war geringer als die Frachtvergünstigung der Thüringer, Böhmer und Nürnberger Waren in der Vorkriegszeit. Während der frühere AT S 11 gegen die damalige regelrechte Fracht eine Frachtermäßigung

für Güter der Abt. A von 36—50 v. H.

für Güter der Abt. B von 51,1 v. H.

für Güter der Abt. C von 7,4—41,4 v. H.

gewährt hatte, betrug die Frachtermäßigung in dem neuen AT 33 nur

rund 25 v. H. von dem thüringischen und sächsischen Versandgebiet und

rund 30 v. H. von dem süddeutschen Versandgebiet (Bayern und Württemberg).

Die weitergehende Ermäßigung Süddeutschlands hatte ihren Grund in den hierfür in Betracht kommenden größeren Entfernungen.

Das am 1. Dezember 1920 im Normaltarif eingeführte Haupt- und Nebenklassensystem (15 t Hauptklasse sowie 10 und 5 t Nebenklasse) wurde in den neuen AT 33

übernommen. Um jedoch dem Umstande Rechnung zu tragen, daß ein gedeckter Wagen von 15 t Ladegewicht nur selten bis zum Ladegewicht durch Thüringische usw. Waren ausgelastet werden kann, wurden die Sätze der Haupt- und Nebenklassen des AT 33 abweichend vom Normaltarif gebildet. Im Normaltarif Klasse A wurde bei der 10 t Nebenklasse 10 v. H. und bei der 5 t Nebenklasse 20 v. H. zum Hauptklassensatz der Klasse A zugeschlagen. Die Staffeln des AT 33 Abteilung A für die einzelnen Versandgebiete wurden dagegen auf die 10 t Klasse unter Zugrundelegung der Normalklasse A 10 abgestellt. Die Frachtsätze der 5 t Klasse und der 15 t Klasse wurden in der Abteilung A wie folgt gebildet:

5 t Sätze = 10 t Sätze zuzügl. 12,5 v. H.

15 t Sätze = 10 t Sätze abzügl. 1/11.

Die Abteilung B sah zunächst nur Sätze für die 10 t Klasse und die Hauptklasse vor. Die 10 t Sätze der Abt. B wurden durch Abschlag von 25 v. H. von der 10 t Klasse der Abt. A gebildet. Aus den 10 t Sätzen der Abt. B wurden durch Abzug von 1/11 die Sätze der Hauptklasse der Abt. B ermittelt. Diese Regelung bedeutete insofern eine Abweichung von den Grundfätzen für die Bildung der Nebenklassensätze, als die 10 t Klasse der Abt. B des AT 33 eigentlich in gleicher Weise wie die Regelklasse C 10 durch einen Zuschlag von 15 v. H. (Reihe 2 der Tafel der Nebenklassensätze) hätte gebildet werden müssen.

Die Ausnahmesätze zeigten einen staffelförmigen Aufbau, wobei die Anfangsstaffel für eine möglichst weite Strecke auf der regelrechten Fracht beruhte. Diese Art der Tarifbildung war im Hinblick auf die Bestimmungen des Versailler Vertrages grundsätzlich für alle Seehafentarife angenommen worden.

Im einzelnen geschah die staffelförmige Bildung der Ausnahmesätze des AT 33 wie folgt:

I. Abteilung A:

a) Thüringen und sächsisches Versandgebiet

1—250 km		regelrecht A 10					
251—400 km	Anstoß	1,3	Tarifpf.	f.	d.	tkm	
401—500 km	„	3,8	„	„	„	„	
501—600 km	„	3,2	„	„	„	„	
601—700 km	„	2,6	„	„	„	„	
über 700 km	„	10,0	„	„	„	„	

b) Mittleres und östliches Bayerisches Gebiet

1—340 km	regelrecht A 10	
341—600 km	Anstoß 0,2	Tarifpf. f. d. tkm
über 600 km	„ 3,0	„ „ „ „

c) Südliches Bayerisches Gebiet

1—380 km	regelrecht A 10	
381—700 km	Anstoß 0,2	Tarifpf. f. d. tkm
über 700 km	„ 1,4	„ „ „ „

II. Abteilung B. (Griffel usw.):

Die Sätze der Abteilung B wurden durch Abschlag von 25 v. H. von den Sätzen der Abteilung A ermittelt.

III. Abteilung C. (Porzellanwaren):

Da die Porzellanwaren wie die Spielwaren seit dem 1. 12. 1920 der Normalklasse A angehören, wurden für die Abteilung C die gleichen Sätze wie für die Abteilung A festgesetzt.

Die staffelförmige Bildung der Seehafentarife brachte es mit sich, daß die Ermäßigungen gegenüber den geltenden Frachten mit zunehmender Entfernung stärker wurden. Da hierdurch die Frachtspannungen im Verkehr von und nach den einzelnen Seehäfen gegeneinander verschoben wurden, entstanden lebhafte Gegensätze im besonderen zwischen Bremen und Hamburg. Es wurde die Aufrechterhaltung des Grundsatzes, daß jedem Seehafen der ihm nach seiner natürlichen Lage zufallende Verkehr erhalten bleibt, gefordert. Durch besondere Regulierungen wurde zunächst erreicht, daß sich die Spannung zwischen Hamburg und Bremen im ungünstigsten Fall um 20 v. H. verschob; wenn diese Spannung z. B. früher 40 v. H. betragen hatte, so durfte sie durch die Einführung der neuen Ausnahmesätze auf höchstens 32 v. H. herabgedrückt werden.

Das Wettbewerbsmoment gegen ausländische Seehäfen trat bei der Wiedereinführung der Seehafentarife gegenüber der Unterstützung der Industrie in den Hintergrund, da wegen der Währungsverhältnisse die Wettbewerbslage ständig wechselte und eine brauchbare Frachtvergleichung überhaupt nicht aufgestellt werden konnte.

2. Die Ermäßigung und Umarbeitung des Tarifs vom 1. September 1924.

Die Absatzmöglichkeiten der Spielwarenindustrie waren nach der Stabilisierung der Mark erheblich erschwert. Die Reichsbahn hatte sich daher bald mit der Forderung auf weitere Ermäßigung der Sätze des AT 33 zu beschäftigen. Dabei war von Bedeutung, daß die Verfrachter dazu übergegangen waren, die Ausfuhrsendungen an Thüringischen usw. Waren anstatt nach dem AT 33 nach dem teilweise billigeren AT 39 für Stückgut aufzuliefern. Die dadurch herbeigeführte Vermehrung des Stückgutverkehrs war wegen der für die Reichsbahn damit verbundenen höheren Unkosten und Erschwerungen unerwünscht. Eine Ermäßigung der Sätze des AT 33 lag daher auch im Interesse der Reichsbahn, zumal nach der Durchführung der Stabilisierung auch das Wettbewerbsmoment wieder in den Vordergrund getreten war,

Mit Wirkung vom 1. September 1924 wurden die Sätze der Abteilung A des AT 33 für das Nichtwettbewerbsgebiet, das Thüringen, Nordbayern, Sachsen und Schlesien mit Ausnahme einiger Stationen umfaßt, auf 27 v. H. der regelrechten Sätze vom 1. März 1924 gesenkt. Mit Rücksicht auf die Wettbewerbslage ergab sich für Baden — wegen des nahe gelegenen Überganges Kehl — die Notwendigkeit einer Frachtermäßigung bis zu 45 v. H. der damaligen regelrechten Sätze. Württemberg erhielt eine Ermäßigung von 30 bis 45 v. H. gegenüber den Sätzen der Regelklasse. Hinsichtlich Südbayerns zwang der Wettbewerb von Triest für die günstig zu Lindau—Reutlin liegenden Stationen zu einer Staffel, die bis zu 45 v. H. Ermäßigung gewährte. Für die nördlicher gelegenen Stationen des Münchener Gebietes genügte eine Ermäßigung von 35 v. H.

Besondere Frachtsätze erhielt die Industrie in Sebnitz (Sachsen), die u. a. künstliche Blumen und kleinere Gegenstände aus Metall herstellt. Diese Werke waren gegenüber der in dem tschechischen Nachbarorte Niedereinsiedel ansässigen Konkurrenzindustrie frachtlich benachteiligt, weil die in Niedereinsiedel zur Beförderung aufgegebenen Waren die billigere Fracht nach Triest genossen, die von der Reichsbahn im Durchfuhrtarif 43 nach den deutschen Seehäfen übernommen worden war. Diese ungünstige frachtliche Lage traf die deutsche Industrie umso schwerer, weil die beiden Orte Sebnitz und Niedereinsiedel räumlich so dicht beieinander liegen, daß sie eine einzige Ansiedlung bilden. Während aber die tschecho-slowakischen Fabriken für die Ausfuhr

ihrer Erzeugnisse nach Amerika den billigen deutschen Durchfuhrtarif in Anspruch nehmen konnten, standen den unmittelbar benachbarten deutschen Fabriken für die gleichen Güter nur die erheblich teueren Sätze des AT 33 zur Verfügung. Wenn auch der Durchfuhrtarif 43 keine Benachteiligung der deutschen Industrien darstellte, da nur die ausländischen Wettbewerbsfrachten übernommen worden waren, so wurde doch mit Rücksicht auf die besonderen örtlichen Verhältnisse diese eigentümliche Frachtlage als drückend empfunden und daher ihre Beseitigung als notwendig erachtet. Die in Frage kommenden Sätze des AT 33 wurden den Sätzen des Durchfuhrtarifs 43 zuzüglich der Umbehandlungsfracht von den tschechischen Stationen bis zur deutschen Grenze angeglichen. Um eine Umbehandlung von Sendungen anderer deutscher Versandorte über die begünstigten Stationen auszuschließen, wurde eine verschärfte Anfuhrklausel in den Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig mit der Ermäßigung der Ausnahmesätze wurde eine wesentliche Änderung des Warenverzeichnisses des AT 33 vorgenommen. Die Porzellanwaren wurden aus dem AT 33 herausgenommen und ein besonderer Ausnahmetarif geschaffen, der alle diejenigen Stationen enthielt, die bis dahin dem AT 33 angehört hatten, jedoch nur für den Porzellanversand in Betracht kamen. Diese Maßnahme wurde getroffen, um eine größere Freiheit hinsichtlich der Wahl und der Behandlung der Versandgebiete zu erlangen.

3. Weitere Ermäßigung des Tarifs am 10. Oktober 1925.

Da die wirtschaftliche Lage der Spielwarenindustrie seit der Tarifsenkung vom 1. September 1924 sich nicht wesentlich gebessert hatte, erhoben sich bald in den Kreisen der interessierten Verbände und Industrien Stimmen, die eine weitere Ermäßigung der Ausnahmesätze des AT 33 forderten, wobei sie vor allem auf die Erhöhung der Nachkriegsfrachten gegenüber den Vorkriegsfrachten hinwiesen. Während nämlich im Jahre 1925 die Frachtsteigerung nach dem Normaltarif 58,73 v. H. gegenüber 1914 betrug, was ungefähr der allgemeinen Erhöhung der Preise entsprach, waren die Sätze des Ausnahmetarifs in derselben Zeitspanne um 153,33 v. H. gestiegen. Bei gleicher Erhöhung von Normaltarif und Ausnahmetarif hätten die Sätze des AT 33 um rund 37 v. H. niedriger sein müssen. Die thüringische Spielwarenindustrie wünschte daher eine Senkung der Sätze des AT 33 um mindestens 33⅓ v. H. Obgleich die Reichsbahn

die Notlage der Spielwarenindustrie anerkannte, konnte sie diesen weitgehenden Forderungen aus finanziellen Gründen nicht nachkommen. Sie bewilligte nur eine geringe 5-prozentige Senkung der Sätze für das Nichtwettbewerbsgebiet. Die Wettbewerbssätze wurden gleichfalls überprüft und entsprechend der geänderten Wettbewerbslage neu aufgestellt, wobei für mehrere Versandorte des badischen und württembergischen Gebietes die prozentuale Ermäßigung der Wettbewerbssätze vermindert wurde. Die neuen Ermäßigungen betrugen für Baden 35 bis 50 v. H., für Württemberg 25 bis 35 v. H. und für Südbayern 25 bis 40 v. H.

4. Die Einführung von 5 t Sätzen für Güter der Abt. B des Tarifs am 22. März 1926.

Infolge des Fehlens der 5 t Nebenklasse kam der AT 33 nur etwa einem Drittel des Gesamtversandes an Gütern der Abteilung B des Tarifs (Griffel, Märbel und Schiefertafeln) zugute. Der allgemeine Kapitalmangel bedingte, daß auch im Verkehr mit dem Ausland nur noch kleinere Aufträge erteilt wurden, die schwer in 10 t Ladungen zu verfrachten waren. Der Preis der Schiefertafeln war aber so gedrückt, daß er die höhere Normalfracht nicht ertrug, manches Ausfuhrgeschäft hatte aus diesem Grunde unterbleiben müssen. Schon bald nach der Wiedereinführung des Seehafentarifs für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren war daher von der Schiefertafelindustrie die Einführung von 5 t Sätzen für die Güter der Abteilung B des Tarifs gefordert worden, was aber von der Reichsbahn vor allem mit dem Hinweis abgelehnt worden war, daß auch in Vorkriegszeiten der AT S 11 für das zu diesem Seehafentarif gehörige Schwergut nur Sätze für Mengen von 10 t vorsah.

Inzwischen hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse der Schiefertafelindustrie weiter verschlechtert. Eine Unterstützungsmaßnahme seitens der Reichsbahn schien dringend erforderlich, wenn nicht das Ausfuhrgeschäft noch weiter beeinträchtigt werden sollte. Die Reichsbahn hatte aber aus betriebswirtschaftlichen Gründen den Grundsatz zu berücksichtigen, daß die Tarifgestaltung eine möglichst weitgehende Wagenausnutzung zu gewährleisten hat, was bei den in Frage kommenden Schwergütern am vorteilhaftesten durch den Versand in 10 oder 15 t Ladungen geschieht. Wenn sie trotzdem im Interesse der Industrie 5 t Sätze für den Ausfuhrverkehr von Schiefertafeln, Märbeln und Griffel über die deutschen Seehäfen einführte, so konnte sie dies tun, weil ein gewisser Anreiz zur möglichsten Ausnutzung der Wagen in-

folge der Bildung der 5 t Sätze durch höhere Zuschläge zu den Hauptklassensätzen als bei den 10 t Sätzen immer noch gegeben war.

Die Ermittlung der neuen 5 t Sätze der Abteilung B des AT 33 vom 22. März 1926 geschah nicht entsprechend der Bildung der 5 t Sätze der Regelklasse, sondern in Anlehnung an die ungewöhnliche Bildung der 10 t Sätze der Abteilung B seit der Wiedereinführung des AT 33 am 1. 11. 1923. Anstatt des 30prozentigen Zuschlages, wie er in der Regelklasse C üblich ist, wurde nur ein 20prozentiger Zuschlag zu den Hauptklassensätzen dieser Abteilung eingeführt. Dadurch ergaben sich weitere Verbilligungen der Nebenklassensätze der Abteilung B gegenüber den Sätzen der Normalklasse.

5. Ermäßigung des Tarifs am 2. Januar 1928 wegen Senkung des Normaltarifs.

Durch die Tarifreform vom 1. August 1927 waren die Frachten der Normalklasse A, A 10 und A 5 um etwa 7 v. H. gesenkt worden. Zum Nachteil der deutschen Seehäfen war dadurch die Anziehungskraft der Binnenwasserumschlagsplätze insbesondere am Rhein und Main für Ausfuhrsendungen von Thüringen und Nürnberg vergrößert worden. Ferner war durch die Tarifreform die Spanne zwischen der 5 t Klasse und der 10 t Klasse des AT 33 Abteilung A einerseits und dem AT 39 für Ausfuhrstückgut, dessen Sätze gleichfalls ermäßigt worden waren, andererseits derart verringert worden, daß der Sammelverkehr an Thüringischen usw. Waren nach den deutschen Seehäfen beeinträchtigt wurde. Die Stückgutbeförderung wird von den Sammelspediteuren wenig benutzt, weil dadurch der bei Sammelladungen zu erzielende Verdienst der Spediteure entfällt.

Die Beeinträchtigung des Sammelladungsverkehrs über die deutschen Seehäfen, die durch die Verringerung der Spanne zwischen den Stückgut- und Wagenladungssätzen herbeigeführt worden war, war aber deshalb unerwünscht, weil sich die binnenländischen Spediteure andere Ausfuhrwege suchten, die ihnen im Sammelladungsverkehr ausreichende Verdienstmöglichkeiten boten. Hierfür kamen insbesonders der gebrochene Bahn-Wasserweg über Binnenumschlagsplätze oder der direkte Bahnweg nach den belgischen und niederländischen Seehäfen in Frage. Die Wettbewerbsmaßnahmen ausländischer Reedereien sorgten dafür, daß diese Ausfuhrwege besonders vorteilhaft hinsichtlich des Verdienstes der Spediteure waren. So wurde dem Verfasser berichtet, daß eine amerikanische

Schiffahrtslinie die Sendungen an Rhein- und Mainumschlagsplätzen zu den reinen Seefrachten nach Amerika übernahm. Der Spediteur hatte nur die Bahnfracht von der Erzeugungsstätte bis zum Umschlagsplatz zu zahlen, die sich von Thüringen und Bayern erheblich niedriger stellte als die Fracht nach den deutschen Seehäfen.[1])

Der Verkehr über die Rhein- und Mainumschlagsplätze bot daher dem Spediteur bessere Verdienstmöglichkeiten als der Verkehr nach den deutschen Seehäfen. Die Entwicklung der Ausfuhr über die deutschen Seehäfen einerseits und über die ausländischen Seehäfen andererseits zeigt deutlich, daß diese Gewinnchancen von den Spediteuren reichlich genutzt wurden. Während nämlich im Jahre 1926 vom Bezirk der Reichsbahndirektion Erfurt (Thüringen) insgesamt 106 t Thüringische Waren über Rhein- und Mainumschlagsplätze ausgeführt worden waren, wurden in der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. November 1927 allein von den beiden Versandorten Sonneberg und Gotha zusammen 1.631 t derselben Güter über Rhein- und Mainumschlagsplätze verfrachtet. Die deutschen Seehäfen können entsprecheede Steigerungen der Ausfuhrmengen nicht gehabt haben, weil die Gesamtausfuhr nach dem AT 33 von 1926 auf 1927 stark zurückging.

Um der weiteren Abwanderung des Verkehrs nach ausländischen Seehäfen Einhalt zu gebieten bezw. den verlorengegangenen Verkehr für die deutschen Seehäfen zurückzugewinnen, wurde daher mit Wirkung vom 2. Januar 1928 eine allgemeine Senkung der Nichtwettbewerbssätze des AT 33 durchgeführt, und zwar in der gleichen prozentualen Höhe, um die die Normalklasse A durch die Tarifreform vom 1. August 1927 gesenkt worden war. Durch diese Maßnahme wurde die Spanne, wie sie bis zur Tarifreform zwischen der Normalklasse A bezw. dem Ausfuhrstücktarif und dem AT 33 bestanden hatte, etwa wiederhergestellt.

Die Neuregelung der Bildung der 10 t Nebenklassensätze der Normalklasse A vom 1. 8. 1927 fand auch im AT 33 Berücksichtigung. An Stelle auf die 10 t Klasse wurden die Staffeln des AT 33 Abt. A auf die Hauptklasse abgestellt. Die 10 t Nebenklasse wurde entsprechend der ermäßigten Bildung im Normaltarif durch Zuschlag von 7 v. H. und die 5 t Klasse durch Zuschlag von 20 v. H. zu den Hauptklassensätzen ermittelt. Die Hauptklassensätze der Abteilung B wurden weiterhin durch Abschlag von 25 v. H. von dem Hauptklassensatz der Abteilung A errechnet.

---

[1]) Damaliger Frachtsatz der Klasse A von Sonneberg nach Frankfurt/Main Osthafen einschl. Deckwagenzuschlag = 359 Rpf.; dagegen Frachtsatz AT 33 Abt. A 5 t von Sonneberg nach Hamburg = 490 Rpf.

6. Die Ermäßigung der Sätze der Abteilung B des Tarifs für Griffel, Märbeln und Schiefertafeln vom 15. September 1930.

Die Frachtbelastung der deutschen Fabriken der Schiefertafelindustrie ist bedeutend größer als die der ausländischen Wettbewerber, weil sie einmal das Rohmaterial, den Rohschiefer, aus Italien beziehen müssen, und zum anderen weil die Lage zu den Ausfuhrhäfen ungünstiger ist. Der Frachtbetrag, den die deutschen Erzeuger für den Antransport des Rohschiefers zu zahlen haben, stellte sich im Jahre 1930 einschließlich Zoll auf rund 15 v. H. des Wertes des Fertigerzeugnisses. Da die deutschen Fabriken um diesen Prozentsatz auf alle Fälle teurer waren als die Wettbewerber in Italien, befand sich die deutsche Schiefertafelindustrie seit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise in einer äußerst schwierigen Lage.

Zur Behebung der Notlage forderte die Schiefertafelindustrie die tarifarische Begünstigung der Einfuhr von Rohschiefer und die weitere Senkung der Sätze der Abteilung B des AT 33. Da der Anteil der Fracht im Verkehr zwischen dem Nürnberger Versandgebiet und Hamburg sich auf rund 6 v. H. des Wertes der Waren belief, sah die Industrie die Ermäßigung der Ausfuhrsätze auf die Höhe der Klasse G als notwendig an, wenn die tarifarische Unterstützung wirksam sein sollte.

Seit der Wiedereinführung des Seehafentarifs für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren war die Ermäßigung für Schiefertafeln, Griffel und Märbel gegenüber der Regelklasse geringer als die für die Güter der Abteilung A desselben Tarifs. Dies war darauf zurückzuführen, daß die Sätze der Abteilung B nicht wie die der Abteilung A durch einen prozentualen Abschlag von der Regelklasse, sondern durch einen 25prozentigen Abschlag von den jeweiligen Sätzen der Abteilung A gebildet wurden. Um der notleidenden Schiefertafelindustrie entgegenzukommen, beschloß die Reichsbahn, die ungewöhnliche Bildung der Sätze der Abteilung B aufzuheben und mit Wirkung vom 15. September 1930 für Schiefertafeln, Griffel und Märbel, Güter der Abteilung B des AT 33, dieselbe Ermäßigung von der Normalklasse C zu gewähren, die den Gütern der Abteilung A von der Normalklasse zugestanden war.

Diese Maßnahme zugunsten der Industrie ergab einen einheitlichen prozentualen Abschlag von 9—10 v. H. der damaligen Sätze der Abteilung B. Die neue Ermäßigung gegenüber der Regelklasse C betrug wie für die Sätze der Abteilung A 30 v. H. der Sätze vom 1. Oktober 1928. Die von der thüringisch-fränkischen Schiefertafelindustrie beantragte Ermäßigung der Ausnahmesätze bis zu den Sätzen der Normalklasse G mußte wegen der damit verbundenen großen Einnahmeausfälle von der Reichsbahn abgelehnt werden, abgesehen davon, daß eine derartige Regelung dem Aufbau des AT 33 widersprochen hätte. Die neuen Sätze der Abteilung B lagen für die wichtigsten Versandbahnhöfe ungefähr in der Höhe der Normalklasse E vom 1. Oktober 1928.

7. Weitere Ermäßigung des Tarifs und Neufassung des Warenverzeichnisses vom 1. Juni 1931.

Die Wirtschaftslage der Spielwarenindustrie hatte sich seit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise außerordentlich verschlechtert. Neben einem starken Rückgang des Binnenabsatzes war vor allem eine Schrumpfung der überseeischen Ausfuhr zu verzeichnen. Die Industrie wandte sich daher erneut mit der Bitte um weitere Ermäßigung der Ausfuhrfrachten an die Reichsbahn.

Die Ermäßigung, die daraufhin am 1. Juni 1931 gewährt wurde, betrug für die Güter der Abteilung A des Tarifs nur 6,5 v. H. der damaligen Ausnahmesätze, da die Sätze des AT 33 bereits von der allgemeinen Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928 ausgenommen worden waren. Diese Tarifsenkung war zu gering, wenn man berücksichtigt, daß es sich um eine Industrieunterstützung zur Förderung der Ausfuhr in Krisenzeiten handelte. Die Reichsbahn glaubte aber, noch weitere Einnahmeausfälle, als diese geringe Senkung schon mit sich brachte, nicht tragen zu können, weil die gesamten Einnahmen während der Krise außerordentlich zurückgegangen waren.

Nur für die Güter der Abteilung B des Tarifs, wie Griffel, Märbel und Schiefertafeln, wurde mit Rücksicht auf die offensichtlich katastrophale Lage dieser Industrien eine weitergehende Ermäßigung gewährt. Die vorhergehende Senkung der Ausnahmesätze der Abteilung B um 9—10 v. H. vom 15. 9. 1930 hatte wegen des verschärften Konkurrenzkampfes auf dem Weltmarkt nicht die erhoffte Hilfe gebracht. Die deutschen Schiefertafelfabriken, die sich in Italien an-

gesiedelt hatten und dort unter günstigeren Bedingungen produzierten, verdrängten die heimischen Fabrikanten vor allem auf dem Hauptabsatzmarkt für Schiefertafeln in Britisch-Indien. Eine weitergehende Unterstützung dieser Industrie schien daher dringend geboten und rechtfertigte die Senkung der Sätze der Abteilung B um rund 26 bis 30 v. H. auf die Sätze der Klasse F, was eine Besserstellung um rund 48 v. H. gegenüber den Sätzen der Regelklasse C bedeutete.[1]) Damit war der Zustand der Vorkriegszeit wiederhergestellt, wo Griffel, Märbel und Schiefertafeln eine höhere Ermäßigung gegenüber der Regelklasse als die Güter der Abteilung A wie Spielwaren usw. aufzuweisen hatten. Bei der Wiedereinführung des Seehafentarifs in der Nachkriegszeit war insofern von den Tarifverhältnissen des AT S 11 abgewichen worden, als die Güter der Abteilung B nicht den gleichen oder einen weitergehenden prozentualen Abschlag als die Güter der Abteilung A erhalten hatten. Erst durch die Tarifsenkung vom 15. 9. 1930 war die Gleichstellung hinsichtlich der prozentualen Ermäßigung für die Güter der Abteilung A mit den Gütern der Abteilung B erfolgt. Die neue Ermäßigung vom 1. 6. 1931 gab den Gütern der Abteilung B mit einer prozentualen Ermäßigung von rund 48 v. H. der Regelklasse eine Vorzugsstellung gegenüber den Gütern der Abteilung A, die nur mit rund 35 v. H. der Regelklasse begünstigt waren.[2])

Gleichzeitig mit der Senkung der Ausnahmesätze wurde mit Rücksicht auf bestimmte Abtarifierungen im Normaltarif eine Änderung des Warenverzeichnisses des AT 33 vorgenommen. Das Warenverzeichnis des AT 33 war zum größten Teil bei der Einführung des AT am 1. 11. 1923 aus dem Vorkriegsseehafentarif S 11 übernommen worden. Da nun in der Nachkriegszeit im Teil I Abteilung B des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (DEGT) verschiedene Güter des AT 33 abtarifiert worden waren, so z. B. Holzwaren von Klasse A nach Klasse B bezw. Klasse C, entsprachen mehrere Tarifstellen des AT 33, so z. B. „kleinere Gegenstände der Holzwarenindustrie“ nicht mehr dem Stand des Normaltarifs. Die neue Fassung des Warenverzeichnisses vom 1. 6. 1931 unterschied sich von der alten vor allem dadurch, daß in der Abteilung A Güter der regelrechten Klasse A, in der Abteilung B Güter der regelrechten Klasse B und C und in eine neue Abteilung C die bis dahin in der Abteilung B des AT 33 enthaltenen Griffel. Märbel und Schiefertafeln (mit Ausnahme der Glasmärbel) aufgenommen wurden.

---

[1]) Mit Rücksicht auf die staffelförmige Bildung des AT 33 wurden die Sätze erst von einer Entfernung von 300 km gewährt; für Entfernungen von 121—300 km galt eine Übergangsstaffel.

[2]) Die Wettbewerbssätze gingen darüber hinaus.

Das Warenverzeichnis zeigte demnach seit dem 1. 6. 1931 in drei Abteilungen folgenden Aufbau:

Abteilung A: Spielwaren usw. (Güter der Klasse A)

Abteilung B: Holzspielwaren usw. (Güter der Klasse B und C)

Abteilung C: Griffel, Märbel, Schiefertafeln usw.

Für die aus der Abteilung A in die Abteilung B versetzten Güter (z. B. kleinere Holzwaren) ergab sich, da die Güter der Abteilung B die gleiche prozentuale Ermäßigung von der Regelklasse erhielten wie die Güter der Abteilung A, eine Tarifsenkung von 20 bis 23 v. H. (gegen 6,5 v. H. für die in der Abteilung A verbliebenen Güter).

8. Weitere Ermäßigung des Tarifs am 18. Januar 1932 aus Anlaß der Umgestaltung des Normaltarifs.

Am 16. Dezember 1931 war im Rahmen der allgemeinen Preissenkungsaktionen der Normaltarif gesenkt worden. Dadurch war eine Verringerung der Spanne zwischen dem Normaltarif und dem Seehafentarif für Thüringische usw. Waren eingetreten. Im Interesse der Förderung der darniederliegenden Spielwarenausfuhr ermäßigte die Reichsbahn mit Wirkung vom 18. Januar 1932 auch die Sätze des Seehafentarifs.

Für die Güter der Abteilung A wurde die Ermäßigung bei den Versandstationen des Nichtwettbewerbsgebietes auf 30 v. H. der Normalklasse A festgesetzt. Die unterschiedliche Regelung der prozentualen Ermäßigung, wie sie bis dahin für einzelne Gebiete des Nichtwettbewerbsgebietes bestanden hatte, wurde nicht beibehalten, vielmehr erhielt das gesamte Nichtwettbewerbsgebiet einheitlich eine Ermäßigung von 30 v. H. (Frachtsatzzeiger 1 vom 18. 1. 1932). Die Bahnhöfe des Ausgleichsgebietes, d. s. die, welche in unmittelbarer Nähe des Wettbewerbsgebietes der ausländischen Seehäfen liegen, erhielten einheitlich eine Ermäßigung von 32 v. H. der Regelklasse (Frachtsatzzeiger 2 vom 18. 1. 1932), während sie bis dahin Sonderfrachtsätze mit verschieden hohen Ermäßigungen hatten. Für die Versandstationen des Wettbewerbsgebietes wurde die Ermäßigung einheit-

lich auf 40 v. H. der Regelklasse erhöht (Frachtsatzzeiger 3).

Für Schiefertafeln, Griffel und Märbel wurden die Sätze der um 10 v. H. ermäßigten Normalklasse F vom 1. 1. 1932 eingestellt. Die Ermäßigung gegenüber der Regelklasse C vom 1. 1. 1932 betrug seitdem in der Hauptklasse 45 v. H.

Gleichzeitig mit der Ermäßigung der Ausnahmesätze wurde das Warenverzeichnis geändert. Die kleineren Holzwaren der Klasse A (Tarifstelle A 17) und der Klasse B und C (Tarifstelle B 1 und 2) wurden aus dem AT 33 in den AT 60 übernommen, Da diese Güter außer im Versandgebiet des AT 33 noch in anderen Teilen des Deutschen Reiches hergestellt und ausgeführt werden, erschien es der Reichsbahn zweckmäßig, diese Güter ebenso wie die übrigen Holzwaren durch den Seehafentarif für Holzwaren, den AT 60, zu begünstigen. Die Güter der alten Abteilung C (Griffel usw.) kamen in die neue Abteilung B, in die auch Kolophonium und Schreibkreide, welche der Normalklasse C angehören, eingereiht wurden, um diese Güter frachtlich nicht schlechter zu stellen als die auch der Normalklasse C angehörenden Griffel und Schiefertafeln.

Das Warenverzeichnis des Tarifs sah daher seit dem 18. 1. 1932 wieder nur zwei Abteilungen vor und zwar:

Abteilung A: Spielwaren usw.

Abteilung B: Griffel, Märbel, Schiefertafeln, Schreibkreide, Kolophonium.

Weiter wurden die Glasmärbel, die am 1. 6. 1931 durch Versetzung von der Abteilung B in die Abteilung A auftarifiert worden waren, in die neue Abteilung B aufgenommen, wodurch der vor dem 1. 6. 1931 vorhanden gewesene Tarifzustand wiederhergestellt wurde. Die Rückgängigmachung der Auftarifierung wurde auf Betreiben der Industrie vorgenommen, die die Gleichstellung der Glasmärbel mit den Stein- und Tonmärbeln im Interesse der Ausfuhr forderte.

9. Weitere Ermäßigung der Frachtsätze für Schiefertafeln, Griffel und Märbel am 3. November 1932.

Die Schiefertafelindustrie stand im Krisenjahr 1932 vor dem Zusammenbruch. Im ersten Halbjahr 1932 war die Ausfuhr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um

etwa 45 v. H. zurückgegangen: die Ausfuhrerlöse waren um 25 v. H. gesunken. Die Folge des Preisrückganges war eine erhebliche Steigerung der Frachtbelastung. Obwohl durch die wiederholten Frachtermäßigungen der Frachtsatz im Verkehr zwischen den Hauptversandgebieten und Hamburg um rund 30 bis 45 v. H. gesenkt worden war, hatte sich der Frachtanteil bei der überseeischen Ausfuhr von Schiefertafeln im Verkehr zwischen Nürnberg und Hamburg von 6 auf 18 v. H. erhöht. Auch die Einführung von Frachtermäßigungen für die Einfuhr von Rohschiefer aus Italien nach Orten mit Schiefertafelfabriken hatte den katastrophalen Ausfuhrrückgang nicht aufhalten können. Um den Verkehr an Schiefertafeln nicht ganz zu verlieren. sah sich die Reichsbahn gezwungen, mit Wirkung vom 3. November 1932 die Sätze der Abteilung B um 10 v. H. zu senken, was einer Ermäßigung von 50 v. H. der Sätze der Regelklasse C (Klasse F — 10 v. H.) gleichkam.

10. Weitere Ermäßigung des Tarifs und Neufassung des Warenverzeichnisses vom 1. März 1935.

Die Abwertung der tschechischen Krone im Februar 1934 hatte zur Folge, daß eine Verbilligung der Frachten für tschecho-slowakische Spielwaren im Verkehr nach den deutschen Seehäfen um 16 v. H. eintrat, weil die in tschechischen Hellern erstellten Sätze des Deutsch-Tschecho-slowakischen Seehafentarifs nicht entsprechend erhöht wurden. Die sich daraus ergebende Frachtverbilligung zugunsten der tschechischen Wettbewerber wurde von der deutschen Spielwarenindustrie umso härter empfunden, als die Ausfuhrverhältnisse sich auch im Jahre 1934 noch weiterhin verschlechtert hatten und die Spielwarenindustrie an dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung in Deutschland, der sich in erster Linie auf den Binnenmarkt erstreckte, nicht teilnahm. Zum Ausgleich der Verbilligung der tschechischen Ausfuhrfrachten erhöhte die Reichsbahn die Frachtermäßigung des AT 24 S 3[1]) Abteilung A für das Nichtwettbewerbs- und das Ausgleichsgebiet allgemein von 30 bezw. 32 v. H. auf 40 v. H. Die bis dahin geltenden Frachtsätze wurden durch diese Maßnahme um rund 15 v. H. gesenkt.

Die weitere Senkung der Ausnahmesätze für die Spielwaren der Abteilung A des AT 24 S 3 machte auch eine

[1]) Im Jahre 1931 war eine Umbenennung der Ausnahmetarife erfolgt. Seitdem hat der frühere AT 33 die Bezeichnung AT 24 S 3.

Frachtermäßigung für Holzspielwaren der Klasse B erforderlich. Diese tarifierten seit dem 18. 1. 1932 nach dem AT 1 S 1, Abteilung II, der eine 25prozentige Ermäßigung der Normalklasse B gewährte, billiger als die Spielwaren der Abteilung A des AT 24 S 3. Es handelte sich jedoch nur um einen verhältnismäßig geringen Frachtvorsprung, der durch die weitere Ermäßigung des AT 24 S 3 verloren gegangen wäre. Da aber dieser Frachtvorsprung dem Umstand Rechnung trug, daß die Weltmarktpreise für Holzspielwaren sich erheblich niedriger stellten als die Weltmarktpreise für die übrigen Spielwaren, war es notwendig, die Spanne zwischen den Frachten für Holzspielwaren und den übrigen Spielwaren aufrechtzuerhalten. Dies wurde dadurch erreicht, daß die Holzspielwaren der Klasse B wieder in den Seehafentarif rür Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren aufgenommen wurden, und zwar in eine neue Abteilung B, die eine Ermäßigung von 40 v. H. — wie die Abteilung A — der Sätze der Normalklasse gewährte.

Das Warenverzeichnis war daher seit dem 1. März 1935 — wie vor der Änderung vom 18. Januar 1932 — in drei Abteilungen gegliedert:

Abteilung A: Spielwaren usw.
(Güter der Klasse A)

Abteilung B: Holzspielwaren
(Güter der Klasse B)

Abteilung C: Griffel, Märbel usw.

Infolge dieser Maßnahme stellten sich die Frachtsätze für Holzspielwaren zur Ausfuhr über See um 3—8 v. H. billiger als die Frachtsätze für Puppen und Stoffspielwaren. Trotzdem blieb die Frachtbelastung der Holzspielwaren wegen ihrer Geringwertigkeit um fast 100 % größer als die der übrigen Spielwaren, was die Spielwarenindustrie veranlaßte, die Angleichung der Frachtbelastung der verschiedenen Spielwarenarten zu fordern. Die Reichsbahn konnte sich zu einer derartigen Maßnahme nicht entschließen. weil dies für die Holzspielwaren einen Frachtnachlaß von 55 v. H. der Normalklasse B notwendig gemacht hätte, der aus dem Rahmen der sonstigen Industrieunterstützungen herausgefallen wäre. Die Frachtermäßigung des AT 8 S 1 für Metallspielwaren betrug 52 bezw. 53 v. H. der Normalklasse A bezw. B. Die Metallspielwaren wurden daher auch nach der Erhöhung der Ermäßigung im AT 24 S 3 auf 40 v. H. der Normalklasse noch frachtgünstiger befördert als die unter den

letztgenannten Tarif fallenden Güterarten. Von einer weiteren Tarifmaßnahme für Metallspielwaren konnte aus diesem Grunde abgesehen werden.

11. Neuausgabe des Tarifs am 1. August 1937.

Bei der Neuausgabe des AT 24 S 3 am 1. August 1937 wurde lediglich die Erhöhung der Regelfrachten vom 20. 1. 1936 und die Einführung der neuen Entfernungen in dem Tarif berücksichtigt. Da der Tarif von der 5prozentigen Erhöhung der Regelfrachten freigeblieben war, betrug die Frachtermäßigung seit dem 20. 1. 1936 für die Güter der Abteilung A und B 43 v. H. und für die Güter der Abteilung C 53 v. H.

Damit hat die Frachtermäßigung des Seehafentarifs für Thüringische Waren ihren bisher höchsten Stand erreicht. Auch in der Vorkriegszeit waren die Frachtvergünstigungen des AT S 11 mit 38 v. H. (auf einer Entfernung von 500 km) für Thüringische Waren bezw. 51,1 v. H. für Griffel, Märbel, Schiefertafeln usw. etwas geringer als die des AT 24 S 3 vom 1. August 1937. In der Nachkriegszeit waren die Frachtermäßigungen des AT 33 zunächst verhältnismäßig gering, besonders im Vergleich mit den Vergünstigungen des AT S 11. Seit der Verschlechterung der Absatzverhältnisse der Spielwarenindustrie auf dem Auslandsmarkt sind dann auch die Ausnahmesätze des AT 24 S 3 erheblich gesenkt worden, so daß die Spannung zwischen der Fracht nach dem Normaltarif einerseits und dem Ausnahmetarif andererseits, wie sie in der Vorkriegszeit bestanden hatte, etwa wiederhergestellt wurde.

12. Erweiterungen des Warenverzeichnisses des Tarifs in der Nachkriegszeit.

Im Laufe der Nachkriegsjahre wurden von verschiedenen Seiten Ergänzungen des Warenverzeichnisses des Seehafentarifs für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren beantragt. Soweit die betreffenden Güter als typisch Thüringische, Böhmische oder Nürnberger Waren angesehen werden konnten — wie z. B. Stoffblumen, künstliche Früchte, Gelatinewaren, Isolierflaschen, Perltaschen, Posamenten, Glasperlketten, Pappkoffer in Satzform, Waren aus Kunsthorn usw. — wurde in weitaus der Mehrzahl der Fälle den Anträgen

entsprochen und im Interesse der Ausfuhrförderung die Aufnahme in den Seehafentarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren durchgeführt. Nur wenn die Anträge sich auf Güter bezogen, die im allgemeinen nicht im traditionellen Versandgebiet dieses Seehafentarifs hergestellt werden, oder die nicht den besonderen, von der Hausindustrie beeinflußten Charakter der Thüringer usw. Waren tragen, wurden die Anträge abgelehnt, um die Eigenart dieses Seehafentarifs zu wahren und um Berufungen anderer Ausfuhrindustrien zu vermeiden. Dem Antragsteller blieb die Ablehnung allerdings in vielen Fällen unverständlich, da er den Aufbau der einzelnen Ausnahmetarife, der vielfach historisch bedingt ist, nicht übersehen kann.

Heute zeigt das Warenverzeichnis folgenden Aufbau:

Abteilung A:

1. Spielwaren,
2. Karnevalsartikel,
3. kleinere Schaustücke,
4. Christbaumschmuck,
5. Blumen und Blumenbestandteile,
6. Posamenten,
7. Gelatine, Teigoblaten,
8. Abziehsteine, kleinere Schleifsteine und Wetzsteine,
9. geringwertige Kämme,
10. Nacht- und Wachslichter, Wachsperlen,
11. Korkwaren aus Kunstkork,
12. kleinere Gegenstände aus Kunsthorn,
13. kleinere Korb-, Rohr-, Schilf-, Stroh- und Zelluloidwaren,
14. Pinsel und Bürsten,
15. kleinere Gegenstände aus Leder,
16. a) kleinere Gegenstände aus Metallen,
    b) kleinere Drahtwaren,
17. ordinäre Musikinstrumente und Musikwaren, sowie deren Bestand- und Zubehörteile,

18. Glaswaren, folgende:
    a) kleinere Gegenstände,
    b) Glasperlen,
    c) Glasinstrumente,
    d) photographische Trockenplatten, Brillen usw,,
19. kleine Spiegel,
20. Schreibgerät,
21. Farben.

Abteilung B:

Spielwaren aus Holz, soweit sie unter Ziffer 25 der Tarifstelle „Holz und Holzwaren" in der Gütereinteilung des DEGT, Teil I, Abteilung B fallen.

Abteilung C:

1. Griffel und Schiefertafeln,
2. Märbel,
3. Kolophonium für Musikinstrumente,
4. Schreibkreide.

13. Die Erweiterungen des Geltungsbereiches des Tarifs.

Der Geltungsbereich des Seehafentarifs für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren hat sich in der Vorkriegszeit ursprünglich auf die Gebiete beschränkt, in denen die typischen Waren der genannten Art hergestellt werden, nämlich Thüringen mit dem Zentrum in Sonneberg, Sachsen bis zur damaligen böhmischen Grenze einschließlich der Übergangsstationen, Bayern rechts des Rheins (Nordbayern mit dem an Thüringen angrenzenden Gebiet, das Gebiet um Nürnberg-Fürth, Oberbayern mit dem Gebiet um München einschließlich der Übergangsstationen nach dem damaligen Böhmen, Oberösterreich, Salzkammergut und Tirol). Dieses sogenannte überlieferte Versandgebiet ist im Laufe der Jahre — vor dem Kriege und teilweise während des Krieges — im

Süden durch Aufnahme württembergischer Versandstationen, namentlich am und im Schwarzwald, in Mitteldeutschland durch Aufnahme von Worbis mit Sätzen, die auf der Umbehandlung in der nächstgelegenen thüringischen Station beruhten, erweitert worden. Auch wurden neben den Erzeugungsorten vereinzelt Sammelstationen berücksichtigt.

Bei der Einführung des Tarifs in der Nachkriegszeit sind in Erweiterung des vorkriegszeitlichen Geltungsbereiches badische Schwarzwaldstationen zwecks Gleichbehandlung mit den württembergischen sowie Sammelstationen wie Freiburg (Br.), Offenburg und die nordbadische Station Bretten berücksichtigt worden. Ferner sind an hessischen Stationen Worms und Fulda einbezogen worden. In Mitteldeutschland ist der Geltungsbereich bis Halle (Saale) vorgeschoben worden. Die Entstehung einer bedeutenden Spielwarenindustrie in Schlesien (Liegnitz, Waldenburg), deren Absatzmöglichkeiten infolge der ostdeutschen Gebietsabtretungen an Polen noch ungünstiger als die der sächsischen, bayrischen und thüringischen waren, führte zur Aufnahme einiger schlesischer Versandstationen.

Über die Grenzen dieses so geschaffenen Geltungsbereiches wurde im allgemeinen nicht hinausgegangen, um nicht den typischen und traditionellen Charakter des Tarifs aufzugeben. So wurden z. B. die Anträge abgelehnt, die lediglich zur Unterstützung des Sammelladungsverkehrs die Aufnahme von Bahnhöfen wie Berlin, Hannover und Frankfurt a. M. in den Tarif anstrebten. Eine Ausdehnung des Geltungsbereiches auf Stationen, die außerhalb des traditionellen Versandgebietes des Tarifs liegen, hätte nur zur Folge gehabt, daß alle Orte, in denen irgendwelche im Warenverzeichnis genannte Güter hergestellt werden, gleichfalls in den Tarif hätten aufgenommen werden müssen, was wegen der damit verbundenen Frachtausfälle für die Reichsbahn untragbar gewesen wäre. Es muß aber betont werden, daß die Beschränkung des Tarifs auf einen traditionellen Geltungsbereich gewisse Härten mit sich bringt. Wenn der AT 24 S 3 auch in erster Linie im Interesse der thüringischen und böhmischen Heimindustrie erstellt worden ist, so darf doch nicht übersehen werden, daß diese Industrie der sogenannten Thüringer Waren sich heute keineswegs mehr auf den Heimbetrieb allein beschränkt. Sie hat vielmehr beachtliche Industriewerke wie beispielsweise die Bingwerke in Nürnberg. Diesen Fabriken gegenüber sehen sich die gleichartigen Industriezweige anderer Bezirke des Reiches, die nicht zum Geltungsbereich des AT 24 S 3 gehören, benachteiligt.

γ) Die Bedeutung des Seehafentarifs für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren für die Förderung der Ausfuhr Thüringens.

Der Seehafentarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren spielt im thüringischen überseeischen Ausfuhrverkehr eine hervorragende Rolle. Das Warenverzeichnis dieses Tarifs umfaßt alle Erzeugnisse der auf dem Thüringer Wald ansässigen Spielwarenindustrie sowie der verwandten Gewerbe, die — wie die Ausführungen in dem ersten Teil dieser Untersuchung gezeigt haben — einen wichtigen Platz unter den thüringischen Ausfuhrindustrien einnehmen. Ohne die weitgehende frachtliche Vergünstigung, die der AT 24 S 3 im überseeischen Ausfuhrverkehr gewährt, könnten diese Güter den Wettbewerb auf dem Weltmarkt nicht bestehen, da sie wegen ihres verhältnismäßig geringen Wertes eine größere Frachtbelastung nicht vertragen. Dies geht schon daraus hervor, daß die Artikel der thüringischen Heimindustrie bereits bei der Einführung der ersten Seehafentarife in der Vorkriegszeit im Interesse der Steigerung der Ausfuhr bedeutende Frachtermäßigungen erhalten hatten.

Aus dem Versandgebiet der Verkehrskontrolle II in Erfurt, das die Reichsbahndirektionen Erfurt und Kassel umfaßt, wurden im deutschen Seehafenverkehr nach dem AT 24 S 3 folgende Mengen abgefertigt:[1])

1929 = 28.051 Tonnen
1933 = 12.724 Tonnen
1934 = 11.426 Tonnen
1935 = 14.664 Tonnen
1936 = 17.939 Tonnen

Es ist anzunehmen, daß der größte Teil dieser Versandmengen aus dem Wirtschaftsgebiet Thüringen stammt, da die Industrie der sog. Thüringer Artikel im Versandgebiet der RBD Kassel nur schwach vertreten ist. Der Anteil Thüringens an dem Gesamtverkehr des AT 24 S 3 beläuft sich auf etwa 40 v. H.

[1]) Nach statistischen Unterlagen der Verkehrskontrolle II in Erfurt. Die Trennung des Verkehrs der RBD Erfurt (Thüringen) von dem Verkehr der RBD Kassel ist wegen der Art der Aufmachung der Statistik nicht möglich.

Gleich groß ist der Anteil Nordbayerns mit dem Nürnberger Gebiet, während auf Sachsen etwa 20 v. H. entfallen. Der Verkehr der übrigen Versandgebiete ist gering nnd fällt anteilsmäßig kaum ins Gewicht.

Der Tiefstand des thüringischen Seehafenverkehrs nach dem AT 24 S 3 wurde im Jahre 1934 mit 11.426 t erreicht; das bedeutete eine Verkehrsschrumpfung auf rund 40 v. H. der Menge des Jahres 1929. Wenn auch seit dem Jahre 1935 der Verkehr wieder angestiegen ist, so konnte doch der alte Stand des Jahres 1929 mit 28.051 Tonnen bis zum Jahre 1936 noch nicht wieder erreicht werden. Die Beförderungsmengen des AT 24 S 3 machten im Jahre 1936 im Seehafenverkehr der Verkehrskontrolle II in Erfurt erst rund 64 v. H. der Menge des Jahres 1929 aus. In diesen Zahlen kommen die außerordentlich schwierigen Ausfuhrverhältnisse der Spielwarenindustrie zum Ausdruck.

Wenn man ein Urteil über die Bedeutung eines Seehafentarifs für die Förderung der Ausfuhr gewinnen will, so erscheint es naheliegend, aus der Entwicklung der Beförderungsmengen der begünstigten Güter, besonders im Anschluß an die Einführung bezw. Änderung des Tarifs, auf die Auswirkungen einer bestimmten Tarifmaßnahme zu schließen. Diese Methode ist aber wenig aufschlußreich, weil die Entwicklung des Ausfuhrverkehrs nicht nur von den Tarifmaßnahmen der Reichsbahn beeinflußt wird, sondern daneben von zahlreichen anderen Faktoren abhängig ist. Wir denken dabei vor allem an die den Welthandel der Nachkriegszeit beherrschende Hochschutzzollpolitik sowie an die zahlreichen Währungsabwertungen. Gegenüber diesen Faktoren, die heute den Außenhandel maßgeblich beeinflussen, tritt die Einwirkung von Tarifmaßnahmen der Reichsbahn stark zurück.[1]) So werden in einer Zeit allgemeinen Rückgangs der Ausfuhr auch weitgehende Frachtermäßigungen im Ausfuhrverkehr die Entwicklung des Exports nicht in der Weise ändern können, daß der Rückgang der Beförderungsmengen aufgehalten oder vielleicht sogar eine Zunahme des Verkehrs herbeigeführt wird. Trotzdem kann in einer solchen Zeit eine Verbilligung der Frachten von größter Bedeutung sein, weil das Tempo des Ausfuhrrückgangs infolge der Tarifmaßnahme mehr oder weniger verlangsamt wird. Diese Wirkung des Ausfuhrtarifs ist aber aus den Zahlen über die Beförderungsmengen im allgemeinen nicht zu ermitteln, da die Stärke und der Einfluß der übrigen Faktoren, die die Entwicklung der Ausfuhr bestimmen, nicht nachzuweisen sind. Umgekehrt darf man nicht in den Fehler verfallen, die Zunahme des Verkehrsumfangs eines Ausfuhrtarifs in einer Zeit allgemeiner Ausfuhrsteigerung allein auf eine

[1]) Vgl. Moormann, a. a. O., S. 609.

während dieser Zeit durchgeführte Frachtermäßigung zurückzuführen, denn auch hier ist der Teil der Ausfuhrsteigerung, der durch die Tarifmaßnahme bedingt ist, zahlenmäßig nur in seltenen Fällen festzustellen.

Da uns daher die Entwicklung der Beförderungsmengen wenig Aufschluß über die Bedeutung eines Seehafentarifs für die Förderung der Ausfuhr zu geben vermag,[1]) werden wir versuchen, den Einfluß der Frachtermäßigungen der Seehafentarife auf die Frachtbelastung der begünstigten Güter darzustellen, um auf diese Weise einiges über die Bedeutung der Seehafentarife für die Förderung der Ausfuhr aussagen zu können.

Der Berechnung der Frachtbelastung der Spielwaren im thüringischen Seehafenverkehr seien einige allgemeine Bemerkungen über die Art und die Durchführung dieser Transporte vorausgeschickt.

Die zahlreichen kleinen und mittleren Betriebe der Spielwarenindustrie, insbesondere des Sonneberger Bezirks sind auf die Vermittlung des Spediteurs angewiesen, weil die allerwenigsten Betriebe in der Lage sind, selbst geschlossene Wagenladungen abzufertigen, was die Voraussetzung für die Gewährung der Ausnahmesätze des AT 24 S 3 ist. Die Inanspruchnahme des Spediteurs bedeutet aber für diese Werke eine Erhöhung ihrer Frachtbelastung, da sie nicht in den Genuß der vollen Ermäßigung des Ausnahmetarifs kommen, sondern die sogenannten Kundensätze des Spediteurs, dessen Vermittlung sie in Anspruch genommen haben, zu zahlen haben. Diese Sätze, die die Verdienstspanne des Spediteurs enthalten, liegen etwas über den regulären Ausnahmesätzen.

Die Spielwaren können auch nicht nach den billigen Hauptklassensätzen verfrachtet werden, da wegen ihres geringen Gewichts und wegen ihrer Sperrigkeit das Ladegewicht der größeren Wagen nicht ausgenutzt werden kann. Die 15 t-Wagen kommen daher überhaupt nicht, die 10 t-Wagen nur in geringem Umfang zur Anwendung. Die Masse der Spielwaren wird in gedeckten 5 t-Wagen befördert. Vor dem Kriege gab es auch besonders großräumige Spezialwagen für Spielwarentransporte im Seehafenverkehr, die jedoch heute nicht mehr gebraucht werden.

Frachtverteuernd wirkt sich vor allem aber die Innen- und Außenverpackung der Spielwaren aus, die je nach der Bruchempfindlichkeit der einzelnen Erzeugnisse 30—60 v. H. des Nettogewichts beträgt. In einer Spielwarensendung von 100 kg Brutto sind durchschnittlich nur nachfolgende Spielwarenmengen enthalten:

[1]) Auch gibt die Reichsbahn derartige Zahlen zur Veröffentlichung nicht frei.

bei billigen Puppen ..... 40—50 kg
bei besseren Puppen ..... 25—30 kg
bei Spielwaren verschiedener Art ..... 56—60 kg
bei billigen Metallspielwaren ..... 50—60 kg
bei Glasmärbeln ..... 90 kg

Es kann also im Durchschnitt mit einem Gewicht der Innen- und Außenverpackung von etwa 50 v. H. des Gesamtgewichtes des Transportgutes gerechnet werden. Etwas günstiger liegen die Verhältnisse bei den Holzspielwaren. Bei sperrigen Holzspielwaren beträgt der Anteil des Gewichts der Verpackung ebenfalls 50 v. H., ermäßigt sich aber bei massiven Holzspielwaren auf 20—30 v. H. Bei Glasmärbeln beträgt das Reingewicht der Ware etwa 90 v. H. des Gesamtgewichts der Sendung. Bei einem Frachtgut von 100 kg Bruttogewicht ergeben sich für verschiedene Spielwaren folgende Warenwerte:

bei Puppen, billige ..... RM. 100.—
bei Stoffspielwaren ..... RM. 75.—
bei Holzspielwaren..... RM. 40.—
bei Glasmärbeln..... RM. 45.—

Geht man jetzt von diesen Warenwerten aus, so wird man feststellen können, daß die 43 bezw. 53prozentige Ermäßigung der Frachtsätze des AT 24 S 3 gegenüber dem Normaltarif eine wesentliche Verminderung der Frachtbelastung der Spielwaren im überseeischen Ausfuhrverkehr darstellt.

Im Verkehr zwischen Sonneberg (Thür.) und Hamburg (Entfernung = 519 km) wurde für verschiedene Spielwaren die Verminderung der Frachtbelastung wie folgt berechnet:

a) billige Puppen.

Warenwert ..... = 100 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 5 = 451 Rpf. „ 100 „
prozentige Belastung .. = 4,51 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 24 S 3 I = 257 Rpf. für 100 kg
prozentige Belastung . = 2,57 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 1,94 v. H. d. Warenwertes.

b) Holzspielwaren.

Warenwert ..... = 75 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 5 =451 Rpf. für 100 kg
prozentige Belastung... = 6,0 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 24 S 3 II =231 Rpf. für 100 kg
prozentige Belastung .. = 3,0 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 3,0 v. H. d. Warenwertes.

c) Glasmärbel.

Warenwert ..... = 45 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse C 10 =332 RPf. für 100 kg
prozentige Belastung... = 7,4 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 24 S 3 III = 161 RPf. für 100 kg
prozentige Belastung... = 3,6 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 3,8 v. H. d. Warenwertes.

Bei dem außerordentlich scharfen Wettbewerb, dem die Spielwaren auf den Auslandsmärkten begegnen und der zu einer Kalkulation innerhalb der Pfenniggrenze zwingt, tragen derartige Ermäßigungen der Eisenbahnfrachten, die etwa 2 bis 4 v. H. des Warenwertes ausmachen, zweifellos zur Förderung der Ausfuhr bei.

Die Bedeutung des AT 24 S 3 für die thüringische Industrie kommt weiter bei einem Vergleich der Frachtbelastung der Spielwarenindustrie Thüringens mit der der Tschechoslowakei zum Ausdruck.

Den Spielwarenproduzenten der Tschechoslowakei stehen die billigen Adriatarife zur Verfügung, die von der Reichsbahn auch im Verkehr mit den Nordseehäfen übernommen worden sind.[1]) Würden demgegenüber die thüringischen Spielwarenhersteller auf den Normaltarif angewiesen sein, so hätten die Wettbewerber der Tschechoslowakei im überseeischen Ausfuhrverkehr einen beträchtlichen Frachtvorsprung, da die Sätze des Deutsch-Tschechoslowakischen Seehafentarifs erheblich

[1]) Die Erstellung eines Durchfuhrtarifs für tschechische Waren bedeutet an sich keine Schlechterstellung der deutschen Industrie, da die tschechischen Werke durchweg gleiche Frachten auf dem Weg über Triest erreichen können.

unter den Sätzen des Normaltarifs liegen. Dies müßte sich umso ungünstiger auswirken, als die thüringischen Produzenten mit erheblich höheren Löhnen zu arbeiten haben als die tschechischen Werke. Hier hilft der AT 24 S 3, dessen Ausnahmesätze nicht nur den Frachtvorsprung der Tschechoslowakei ausgleichen, sondern darüberhinaus der thüringischen Spielwarenindustrie im überseeischen Ausfuhrverkehr billigere Frachten zur Verfügung stellen, als die Spielwarenhersteller der Tschechoslowakei auf Grund des Deutsch-Tschechoslowakischen Seehafentarifs erreichen.

Die folgende Aufstellung bestätigt diese Ausführungen:

Ausfuhrfrachten
im Verkehr zwischen

a) Sonneberg-Hamburg (Entfernung = 519 km) — Liberec-Hamburg (Entfernung = 556 km)

Tarif	Frachtsatz	Tarif	Frachtsatz	
Klasse B 5	405 Rpf.	SD	335 Rpf.	Spielwaren der Klasse B
AT 24 S 3 II 5	231 Rpf.	SD	335 Rpf.	Spielwaren der Klasse B

b) Sonneberg-Hamburg (Entfernung = 519 km) — Gablonz-Hamburg (Entfernung = 567 km)

Tarif	Frachtsatz	Tarif	Frachtsatz	
Klasse C 10	332 Rpf.	SD	257 Rpf.	Glasmärbel
AT 24 S 3 III 10	161 Rpf.	SD	257 Rpf.	Glasmärbel

b. Der Seehafenausfuhrtarif für Glas und Glaswaren.

α. Die Begünstigung der überseeischen Ausfuhr von Glas und Glaswaren durch die Seehafentarife S 9, S 9a und S 9c in der Vorkriegszeit.

In der Vorkriegszeit wurde die überseeische Ausfuhr von Glas und Glaswaren über deutsche Häfen durch drei Ausnahmetarife begünstigt:

1) durch den AT S 9 für Hohlglaswaren,
2) durch den AT S 9a für Tafelglas,
3) durch den AT S 9c für Spiegelglas.

Der AT S 9 für gewöhnliche — braune und grüne — Hohlglaswaren (Wein-, Bier-, Likör- und Mineralwasserflaschen) wurde im Jahre 1894 im Verkehr von den Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover nach den deutschen Nordseehäfen zur Unterstützung der Industrie und zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen die Westhäfen eingeführt. Die Frachtsätze dieses Tarifs wurden durch Anstoß von 2,2 Pf. für das Tonnenkilometer an den regelrechten Satz des Spezialtarifs II für 150 km gebildet.[1])

Die Beschränkung des Geltungsbereichs des AT S 9 auf Rheinland-Westfalen und Hannover hatte Berufungen vor allem von Seiten der Glasindustrien Thüringens und der Lausitz zur Folge, die die Ausdehnung des Tarifs auf ihre Versandstationen forderten. Im Jahre 1907 wurde daraufhin im Landeseisenbahnrat über die Einführung eines Ausnahmetarifs für alle Hohlglaswaren des Spezialtarifs II zur Ausfuhr über die deutschen Seehäfen von allen Glashüttenstationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen auf der Grundlage des für gewöhnliche Hohlglaswaren von rheinisch-westfälischen und hannoverschen Stationen bestehenden Seehafenausnahmetarifs verhandelt. Obwohl gegen die Ausdehnung des AT S 9 auf die übrigen binnenländischen Versandstationen von der küstenländischen Hohlglasindustrie eingewandt worden war, daß ein Ausfuhrbedürfnis für die binnenländische Glasindustrie nicht bestehe, da die überseeischen Auslandsmärkte vorwiegend von der küstenländischen Hohlglasindustrie versorgt würden und daher eine Steigerung der Ausfuhr von der Frachtverbilligung nicht zu erwarten sei, beschloß der Landeseisenbahnrat entsprechend dem genannten Antrag. Ausschlaggebend hierfür war die Erwägung, daß der für Hohlglas von einzelnen Stationen bereits bestehende Ausfuhrtarif den übrigen Hohlglasversandplätzen nicht vorenthalten werden könnte. Auch vertrat er mit der binnenländischen Industrie die Ansicht, daß zur erfolgreichen Bekämpfung des Wettbewerbs der günstiger gestellten ausländischen Werke, besonders in Böhmen, Belgien und Nordfrankreich, die küstenländische Hohlglasindustrie bei weitem nicht ausreiche, da für Weißhohlglas nur ein Werk in der Nähe von Hamburg in Frage kam.[2]) Eine Schädigung der durch ihre geographische Lage ohnehin bevorzugten küstenländischen Hütten erschien daher

[1]) Vgl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates 1894.
[2]) Vgl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrates 1907.

ausgeschlossen. Dagegen war von der Ausdehnung des Geltungsbereichs eine erhebliche Steigerung des Verkehrs zu erwarten. Gleichzeitig wurde das Warenverzeichnis des AT S 9 durch Aufnahme sämtlicher Hohlglaswaren des Spezialtarifs II erweitert.

Über die Höhe der Ermäßigung des AT S 9 gibt die folgende Aufstellung Auskunft:

Entfernung	Ermäßigung
200 km	6,9 v. H.
300 km	16,6 v. H.
400 km	20,7 v. H.
500 km	24,6 v. H.
600 km	26,0 v. H.
700 km	27,4 v. H.
800 km	28,7 v. H.
900 km	29,3 v. H.
1000 km	30,4 v. H.
1100 km	30,8 v. H.

Der AT S 9a wurde im Jahre 1883 zur Förderung der Ausfuhr von Tafelglas auf Antrag des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland-Westfalen im Verkehr von rheinisch-westfälischen Stationen und Stationen an der Saar nach den Elb- und Weserhäfen eingeführt. Es handelte sich hier um einen reinen Industrieunterstützungstarif, der der heimischen Glasindustrie den Wettbewerb auf dem Weltmarkt, insbesondere gegenüber der mit geringeren Produktionskosten arbeitenden und für die überseeische Ausfuhr günstiger gelegenen belgischen Glasindustrie erleichtern sollte. Die Frachtsätze des Tarifs waren nach einem Streckensatz von 3 Pf. für das Tonnenkilometer und einer Abfertigungsgebühr von 120 Pf. für die Tonne gebildet.[1])

Der AT S 9c begünstigte im Verkehr von rheinisch-westfälischen und hannoverschen Stationen sowie von Mannheim-Waldhof nach den Nordseehäfen die überseeische Ausfuhr von Spiegelglas. Die Frachtsätze dieses Ausfuhrtarifs waren mit einem Streckensatz von 3,3 Pf. für das Tonnenkilometer und einer Abfertigungsgebühr von 120 Pf. für die Tonne etwas höher als die des AT S 9a.[2]) Die

[1]) Vgl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats 1883.
[2]) Vgl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats 1883.

niedrigsten Sätze hatte jedoch der AT S 9. Dies ist darauf zurückzuführen, daß im Normaltarif die Hohlglaswaren dem Spezialtarif II angehörten, während Tafelglas und Spiegelglas in den Spezialtarif I eingereiht waren.

β. Die Begünstigung der überseeischen Ausfuhr von Glas und Glaswaren durch den Seehafenausfuhrtarif 49 bezw. 22 S 1 in der Nachkriegszeit.

1. Die Einführung des Seehafenausnahmetarifs 49 mit Wirkung vom 1. Mai 1924.

Zu Beginn des Jahres 1924 wurde von Seiten der Hohlglasindustrie die beschleunigte Gewährung einer Frachtermäßigung für die überseeische Ausfuhr von Hohlglaswaren nach außerdeutschen Ländern gefordert. Da die Preise für deutsche Hohlglaswaren die Weltmarktpreise zum Teil überschritten hatten, wirkte sich die im Verhältnis zur Vorkriegszeit höhere Frachtbelastung ungünstig auf die Gestaltung der Ausfuhr aus. Seit der Tarifreform vom 1. Dezember 1920 gehörten die Hohlglaswaren je nach Wert und Herstellungsart zu den Tarifklassen A bis D. Zur Hauptsache entfielen sie auf die Tarifklasse A. Dagegen tarifierten sie in der Vorkriegszeit im Falle der überseeischen Ausfuhr günstiger nach dem Spezialtarif II und III sowie nach dem AT S 9.

Die Folge dieser Tariflage war, daß die Industrie sich für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse billigere Ausfuhrwege suchte. So war ein großer Teil der sächsischen Hohlglaswaren unter dem Einfluß der billigen Adriatarife nach Triest abgewandert, wodurch der Ausfuhrverkehr über die deutschen Seehäfen schwer geschädigt worden war.

Für die Reichsbahn handelte es sich somit darum, der bereits begonnenen Abwanderung umfangreicher Transporte auf außerdeutsche Wege ein Ziel zu setzen und möglichst den verlorenen Verkehr wieder zu gewinnen. Die tschechoslowakische Industrie hatte bereits zwecks Rückgewinnung der Sendungen für deutsche Seehäfen im Wettbewerb gegen Triest eine sehr bedeutende Ermäßigung erhalten. Auch aus diesem Grunde war es gerechtfertigt, daß zur Unterstützung der deutschen Industrie und zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Ausfuhrwege mit Wirkung vom 1. Mai 1924 der Seehafentarif 49 für Hohlglaswaren, der

im wesentlichen dem Vorkriegstarif S 9 glich, eingeführt wurde.

Das Warenverzeichnis des AT 49 enthielt sämtliche Hohlglaswaren der Tarifklassen A bis D. In den Geltungsbereich des neuen Seehafentarifs für Hohlglaswaren wurden unter Berücksichtigung der Einschränkung hinsichtlich der Entfernung sämtliche Erzeugungsorte von Hohlglaswaren in Verbindung mit den hauptsächlichsten Seehäfen aufgenommen. Die Ausnahmesätze wurden ebenso wie beim AT 33 staffelförmig gebildet. Die volle Ermäßigung, die wie beim früheren AT S 9 30 v. H. der Sätze der Regelklasse betrug, setzte daher erst bei größeren Entfernungen ein. Mit 11 v. H. begann die Wirkung der Ausnahmesätze bei 172 km, aber erst bei 251 km wurde die volle Ermäßigung von 30 v. H, der Regelfrachtsätze vom 18. 9. 1923 erreicht.

2. Die Aufnahme von Spiegelglas, Drahtglas, Rohglas und Tafelglas in das Warenverzeichnis des Tarifs.

Da der Seehafenausnahmetarif 49 zunächst nur die Hohlglaswaren begünstigte, wurde von den sächsischen Tafelglashütten und einer Reihe anderer Unternehmungen der Glasindustrie die Aufnahme von Tafelglas, Spiegelglas, Drahtglas und Rohglas in das Warenverzeichnis des AT 49 gefordert. Zur Begründung der Anträge wurde ausgeführt, daß das Auslandsgeschäft, das infolge des Darniederliegens der Bautätigkeit im Inland von ausschlaggebender Bedeutung geworden war, durch die hohen Frachtsätze in nicht geringem Maße beeinträchtigt würde. Da die Fracht über die ausländischen Seehäfen, insbesondere über Antwerpen und Rotterdamm, erheblich billiger war als beim Versand über Hamburg, hatte der Ausfuhrverkehr über ausländische Seehäfen beträchtlich zugenommen. Die schlesische Glasindustrie führte einen großen Teil ihrer Produktion über Triest aus, da die Fracht ab tschechischer Grenze bis Triest sich nur auf 3,50 RM. für 100 kg, bis Hamburg dagegen auf RM. 5,80 stellte.

Es lag daher im eignen Interesse der Reichsbahn, auch für Spiegelglas, Rohglas und Tafelglas ermäßigte Ausfuhrfrachten zur Verfügung zu stellen; zu diesem Zweck wurde eine entsprechende Erweiterung des Warenverzeichnisses des AT 49 vorgenommen.

3. Umarbeitung und Neuausgabe des Tarifs vom 20. Mai 1925.

Der AT 49 hatte nicht die von der Reichsbahn hinsichtlich der Stärkung der Ausfuhr über die deutschen Seehäfen erwartete Wirkung. Von der Gesamtausfuhrmenge an Glas und Glaswaren waren im Jahre 1924 nur rund 15 v. H. nach dem AT 49 abgefertigt worden. Die Reichsbahn nahm daher mit Wirkung vom 20. Mai 1925 eine Umarbeitung des AT 49 vor, wobei für die einzelnen Versandgebiete je nach ihrer Wettbewerbslage verschieden hohe Ermäßigungen der Regelfrachtsätze festgelegt wurden.

Im einzelnen erhielten die Wettbewerbsgebiete folgende Ermäßigungen:

Elberfelder Gebiet	20 v. H. ab 350 km	[1]
Mannheim, Höchst	20 v. H. ab 500 km	[1]
Rheinland . . .	40 v. H. ab 450 km	[1]
Württemberg . .	30 v. H. ab 770 km	[1]
Östl. Bayern . .	20 v. H. ab 500 km	[2]

Die Nichtwettbewerbsgebiete wurden zwecks Angleichung an die Wettbewerbsgebiete und zur Unterstützung der Industrie wie folgt begünstigt:

Mitteldeutschland	15 v. H. ab 350 km
Bayern	
Fürther Gebiet	15 v. H. ab 630 km
Lichtenfels usw.	15 v. H. ab 530 km
Sachsen und Schlesien	
Stationen des Grenzgebietes	20 v. H. ab 500 km[3]
übrige Stationen	15 v. H. ab 350 km

Obwohl das Ausmaß des Wettbewerbs der Auslandshäfen in den einzelnen Tarifklassen verschieden ist, wurde

[1]) Wettbewerb gegen die Westhäfen.
[2]) Wettbewerb gegen Triest.
[3]) Wettbewerb gegen Triest.

für alle Klassen derselbe Hundertsatz der Ermäßigung gewährt, um eine Verschiebung in dem Verhältnis der einzelnen Klassen untereinander zu vermeiden.

4. Die Umarbeitung des Tarifs aus Anlaß der Einführung des AT 160 für Glas zur Ausfuhr über die trockene Grenze.

Die Einführung eines Ausnahmetarifs für Glas und Glaswaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze war nicht ohne Rückwirkungen auf den Seehafentarif 49 geblieben, da die 20prozentige Ermäßigung der Ausnahmesätze zur Ausfuhr über die trockene Grenze größer war als die Ermäßigung der Ausnahmesätze im überseeischen Ausfuhrverkehr, die im Nichtwettbewerbsgebiet nur 15 v. H. betrug. Diese unterschiedliche Behandlung der Ausfuhr über die trockene Grenze einerseits und über die nasse Grenze andererseits wurde dadurch aufgehoben, daß mit Wirkung vom 1. Dezember 1927 der Industrieunterstützungssatz des AT 49 auf 20 v. H. erhöht wurde. Von einer Bindung der Ermäßigung an eine Mindestentfernung wurde abgesehen, da die 20prozentige Ermäßigung für die Ausfuhr über die trockene Grenze gleichmäßig für alle Entfernungen ohne jede Staffelung zugestanden worden war. Im Ausfuhrverkehr über die deutschen Seehäfen war dagegen bis dahin aus grundsätzlichen Erwägungen an dem allgemeinen Tarifbildungsgrundsatz festgehalten worden, wonach die Ermäßigungen der Seehafentarife innerhalb einer — in der Regel bis 150 km reichenden — toten Zone zwischen den Seehäfen und Binnenstationen nicht gewährt wurden. Da infolge dieser Tarifbildungsart die Ausfuhr von Glas und Glaswaren im Verkehr über die deutschen Seehäfen frachtlich erheblich ungünstiger gestellt war als im Verkehr über die trockene Grenze, war die Aufhebung der Bindung der Ausnahmesätze, soweit sie für das Nichtwettbewerbsgebiet gelten, berechtigt; nur bei den Frachtsätzen des Wettbewerbsgebietes, die eine weitergehende Ermäßigung haben, wurde an der toten Zone (Mindestentfernung) festgehalten.

Auf den Wettbewerbsstrecken nach den ausländischen Seehäfen hatte sich die Frachtlage seit der letzten Umarbeitung des Tarifs mehr oder weniger stark geändert; eine Neufestsetzung der Wettbewerbsfrechten war daher notwendig geworden. Dabei brauchte die Ermäßigung der Ausfuhr über die trockene Grenze nicht berücksichtigt zu werden, weil bei

der Ausfuhr nach den Westländern in den Ausfuhrtarifen über die trockene Grenze die Verbleibeklausel aufgenommen worden war und somit die Ermäßigung für die überseeische Ausfuhr über westliche Auslandshäfen nicht galt.

Im linksrheinischen Gebiet wären zur Aufnahme des vollen Wettbewerbs Ermäßigungen bis zu 85 v. H. erforderlich gewesen. Jedoch wurde wie in den übrigen Ausfuhrtarifen als Höchstsatz eine Ermäßigung von 50 v. H. festgesetzt.

Gelsenkirchen und gleichliegende Stationen waren bis dahin wie das Elberfelder Gebiet behandelt worden. Wegen des bedeutend höheren Wettbewerbs und wegen der Nähe des linksrheinischen Gebietes wurde der Klasse A und B 50 v. H., der Klasse C 45 v. H. und der Klasse D 35 v. H. Ermäßigung gewährt; damit wurde der Wettbewerb voll aufgenommen.

Die Ausnahmesätze, die bis dahin für Baden und Württemberg mit 20 bezw. 30 v. H. Ermäßigung bestanden hatten, wurden auch nach der Umarbeitung beibehalten.

Für das mittlere und westliche Bayern genügte die allgemeine, auch über die trockene Grenze geltende Ermäßigung von 20 v. H., da hier der Wettbewerb, soweit er überhaupt vorhanden ist, sich in dem geringen Ausmaß von 3 bis 15 v. H. bewegt. Auch für das nordöstliche, südöstliche und südliche Gebiet Bayerns wurde die bis dahin geltende Ermäßigung von 20 v. H. beibehalten. Zwar hätte eine genaue Angleichung der Sätze des AT 49 an die Wettbewerbslage auf dem Wege über Triest Ermäßigungen von 8 bis 45 v. H. notwendig gemacht: jedoch wurde davon abgesehen, da die Ausfuhr an Glas und Glaswaren über Triest unbedeutend ist.

Die dem Wettbewerb ausgesetzten Grenzstationen Sachsens hatten bis dahin im allgemeinen wettbewerbsfähige Sätze mit 20 v. H. Ermäßigung gehabt. Seit dem 1. Dezember 1927 wurde dem Wirtschaftsgebiet Sachsen einheitlich der Mindestermäßigungssatz von 20 v. H. gewährt. Auch für Schlesien sah die Neuausgabe des Tarifs eine 20prozentige Ermäßigung vor. Liebau und Mittenwalde erhielten Ermäßigungen von 25 v. H.

5. Umarbeitung des Tarifs aus Anlaß der allgemeinen Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928.

Der AT 49 wurde von der allgemeinen Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928 ausgenommen, da

die wirtschaftliche Lage der Glasindustrie infolge des scharfen ausländischen Wettbewerbs nicht besonders günstig war. Die Gestehungskosten der deutschen Glasindustrie hatten infolge der Erhöhung der Löhne und Frachten eine erhebliche Steigerung erfahren, die sich umso nachteiliger auswirken mußte, weil die Selbstkosten der ausländischen Konkurrenten weitaus niedriger waren und außerdem verbilligte Tarife die Ausfuhr begünstigten. Die deutsche Industrie hatte daher eine weitere Ermäßigung der Fracht für die Ausfuhr von Glas und Glaswaren gefordert.

Da die Ermäßigung der Ausnahmesätze zur Ausfuhr von Glas und Glaswaren über die trockene Grenze auf 25 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1928 erhöht worden war, wurde mit Wirkung vom 1. März 1930 die Mindestermäßigung des AT 49 von 20 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1924 auf 25 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1928 heraufgesetzt. Die Wettbewerbssätze wurden unter Berücksichtigung der 10prozentigen Erhöhung der belgischen Frachten gleichfalls neu gebildet.

Im westlichen Wettbewerbsgebiet hatte die Höchstermäßigung bis dahin 50 v. H. betragen; gegenüber der Normalklasse vom 1. 10. 28 bedeutete das eine Ermäßigung von 51—53 v. H. Um eine übersichtliche Tarifbildung zu erhalten, wurden einheitlich um 52 v. H. ermäßigte Wettbewerbssätze für die linksrheinischen und die unmittelbar am Strom liegenden rechtsrheinischen Bahnhöfe eingeführt. Das übrige rechtsrheinische Gebiet erhielt zur Aufnahme des Wettbewerbs Höchstermäßigungen von gleichfalls 52 v. H. bei einer Mindestermäßigung von 25 v. H. Die betreffenden Sätze waren demnach mit Ermäßigungen ausgestattet, die sich zwischen 25 und 52 v. H. bewegten. Auch Baden und Württemberg bekamen wieder Wettbewerbssätze, die über die Mindestermäßigung von 25 v. H. hinausgingen.

6. Umarbeitung des Tarifs mit Wirkung vom 25. Januar 1932 aus Anlaß der Senkung des Normaltarifs vom 16. 12. 1931.

Die im Rahmen der Deflationspolitik durchgeführte Senkung des Normaltarifs vom 16. 12. 1931 machte eine weitere Ermäßigung der Ausnahmesätze des AT 49 erforderlich, da sonst die Vergünstigungen des Ausnahmetarifs gegenüber dem Normaltarif zum Teil aufgehoben worden wären. Für die Glasindustrie war aber jede frachtliche Be-

günstigung von großer Bedeutung, da die Ausfuhrverhältnisse bei dem überlegenen Wettbewerb der belgischen und französischen Syndikate sich seit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise weiterhin verschlechtert hatten.

Mit Wirkung vom 25. Januar 1932 wurde daher für sämtliche Abteilungen des AT 49 die Mindestermäßigung von 25 v. H. auf die am 16. 12. 1931 gesenkten Normalsätze bezogen, wodurch sich gegenüber den bis dahin geltenden Ausnahmesätzen Ermäßigungen von durchschnittlich 14—15 v. H. ergaben.

Die Ausnahmesätze des Wettbewerbsgebiets wurden wie bei den früheren Umarbeitungen entsprechend der Wettbewerbslage geändert. Eine Abweichung gegenüber der bis dahin geltenden Tarifbildung trat dabei nur insofern ein, als für die linksrheinischen und unmittelbar am Rhein gelegenen rechtsrheinischen Bahnhöfe die Höchstermäßigung von 52 v. H. der Regelsätze vom 16. 12. 1931 nur gewährt wurde, wenn sie durch die Wettbewerbslage des Bahnweges nach Antwerpen oder Rotterdam begründet war, während bis dahin der Abschlag von 52 v. H. einheitlich für das ganze Gebiet gegolten hatte. Soweit sich hiernach aber die früheren Ausnahmesätze billiger stellten, sind sie beibehalten worden. Diese Änderung in der Tarifbildung wurde vorgenommen, um den linksrheinischen Stationen nicht eine über den Wettbewerb hinausgehende Ermäßigung zu gewähren, die die übrigen rechtsrheinischen Bahnhöfe sowie süddeutschen Stationen nicht erhalten hatten. Der gebietsweise Aufbau des Tarifs wurde dadurch nicht geändert.

7. Die Umarbeitung des Tarifs vom 1. Juni 1933 aus Anlaß der Aufhebung der Verbleibeklausel im deutsch-belgischen und deutsch-niederländischen Verbandsgütertarif.

Die Aufhebung der Verbleibeklausel im Deutsch-Belgischen und Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif im Jahre 1932/33 hatte zur Folge, daß die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zugunsten der westlichen Ausfuhrhäfen verringert wurde. Bis dahin hatte die Verbleibeklausel verhindert, daß Verfrachtungen über die Westhäfen auf der deutschen Strecke nach den verbilligten Sätzen des Ausnahmetarifs für Glas zur Ausfuhr über die trockene Grenze vorgenommen wurden. Infolgedessen war die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch die Einführung des

Ausfuhrtarifs über die trockene Grenze nicht geschwächt worden. Mit der Aufhebung der Verbleibeklausel war aber der den deutschen Häfen gewährte Schutz gefallen. Da die Abwanderung von Verkehr von den deutschen Seehäfen auf Antwerpen und Rotterdam zu befürchten war, wurden von Seiten der Schiffahrt Ausgleichsmaßnahmen in dem Seehafentarif gefordert.

Die Wiederherstellung der früheren Wettbewerbslage lag im eignen Interesse der Reichsbahn, der durch die Abwanderung des Verkehrs von den langen Strecken nach den deutschen Seehäfen auf die kürzeren nach der belgischen und holländischen Grenze Einnahmeverluste entstehen, die durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen für die deutschen Seehäfen verringert werden können. Mit Wirkung vom 1. Juni 1933 wurden daher die Ausnahmesätze des AT 22 S 1[1]) neu festgesetzt.

Für das Wettbewerbsgebiet wurde der neue Antwerpener Wettbewerbssatz bezw. die über holländische und französische Wege sich ergebenden Wettbewerbssätze, soweit sie billiger als die nach Antwerpen waren, bis zur Höchstermäßigung auf Hamburg übernommen. Die bis dahin geltenden Höchstermäßigung von 52 v. H. der Regelsätze vom 16. 12. 1931 wurde auf 58 v. H. in den Abteilungen I—III und auf 55 v. H. der Regelsätze vom 16. 12. 1931 in der Abteilung IV erhöht.

Die Mindestermäßigung der Sätze des Nichtwettbewerbs- und des Ausgleichsgebietes wurde von 25 v. H. auf 30 v. H. heraufgesetzt. Das bedeutete eine durchschnittliche Ermäßigung von 7 v. H. gegenüber dem früheren Stande. Die Frachtverbilligung, die sich damit für das gesamte Nichtwettbewerbsgebiet ergab, war deshalb gerechtfertigt, weil die für die Ausfuhr über die ausländischen Seehäfen in Betracht kommenden Wettbewerbsgebiete durch die Aufhebung der Verbleibeklausel eine Verbilligung der Fracht nach ausländischen Seehäfen erhalten hatten, die durch die Übernahme der Wettbewerbssätze in den Seehafentarif für Glas und Glaswaren auch für die Ausfuhr über deutsche Seehäfen eingeräumt worden war. Beide Ermäßigungen zusammen betrachtet mußten als eine Tarifmaßnahme zugunsten der Glasindustrie der Wettbewerbsgebiete gewertet werden. Das Nichtwettbewerbsgebiet dagegen hat von den Ermäßigungen nach den ausländischen Seehäfen im allgemeinen keinen Vorteil, da es diese Wege wegen seiner geographischen Lage durchweg nicht benutzen kann. Durch die alleinige Begünstigung des Wettbewerbsgebietes wäre daher eine Verschiebung der Wettbewerbslage innerhalb der Industrien zu-

[1]) Der AT 49 hat bei der Umbenennung der Ausnahmetarife die Bezeichnung AT 22 S 1 erhalten.

ungunsten des Nichtwettbewerbsgebietes eingetreten. Die Gewährung von Ausgleichsmaßnahmen verhinderte eine derartige wirtschaftlich nicht zu rechtfertigende Verschiebung der Wettbewerbslage.

8. Die Umarbeitung des Tarifs vom 1. 10. 1936.

Die Ermäßigung der belgischen Durchfuhrfrachten infolge der Währungsabwertung sowie die Einführung des neuen deutschen Normaltarifs und des Entfernungszeigers zum 1. Oktober 1936 gab den Anlaß zu einer Umarbeitung und Neuausgabe des Tarifs. Da der Tarif von der 5prozentigen Erhöhung des Normaltarifs ausgenommen worden war, erhöhten sich die prozentualen Ermäßigungen der Ausnahmesätze gegenüber den Regelsätzen. Die Ermäßigungen des Nichtwettbewerbsgebiets betragen seitdem 34 v. H. von den Sätzen der Regelklassen vom 1. 10. 1936. Die Ermäßigungen für das Wettbewerbsgebiet schwanken zwischen 34 und 63 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936.

γ) Die Bedeutung des Seehafentarifs für Glas und Glaswaren für die Förderung der Ausfuhr der thüringischen Industrie.

Als in der Vorkriegszeit der Seehafentarif für gewöhnliche Hohlglaswaren zunächst nur für westfälische und hannoversche Stationen eingeführt wurde, forderte die thüringische Glasindustrie die Ausdehnung des Tarifs auf die Versandstationen ihres Produktionsgebietes. Diese Forderung wird ohne weiteres verständlich, wenn man sich vor Augen hält, daß die Hohlglasindustrie eine der bedeutendsten thüringischen Ausfuhrindustrien darstellt, die wegen ihrer ungünstigen Lage zu den Rohstoffen einerseits und den Überseehäfen andererseits bestrebt sein muß, eine weitgehende Verbilligung ihrer Frachten herbeizuführen. Für sie ist daher die Frachtermäßigung im Verkehr mit den deutschen Seehäfen, die in der Vorkriegszeit der AT S 9 und in der Nachkriegszeit der AT 49 bezw. AT 22 S 1 gewährte, von größter Bedeutung zur Förderung der Ausfuhr ihrer zahlreichen Erzeugnisse.

Hinsichtlich des Verkehrsumfanges steht der AT 22 S 1, wenn man den überseeischen Ausfuhrverkehr der

Fertigerzeugnisse allein betrachtet, nach den Seehafentarifen für Eisen und Stahl, für Spielwaren und für Porzellan- und Tonwaren im thüringischen Seehafenverkehr an vierter Stelle. Von den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt wurden nach dem AT 22 S 1 verfrachtet:

1929 = 12.259 t
1933 = 5.845 t
1934 = 6.075 t
1935 = 7.524 t
1936 = 6.624 t

Die Verkehrsschrumpfung, die in der Krise über 50 v. H. der Beförderungsmenge des Jahres 1929 betrug, konnte nur in ganz geringem Umfang in den Jahren 1934 und 1935 wieder aufgeholt werden. Für das Jahr 1936 ist sogar wieder eine geringe Abnahme des Verkehrs zu verzeichnen, was auf den Rückgang des Auslandsabsatzes in diesem Zeitraum zurückzuführen ist.

Mit etwa 34 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936 ist die Ermäßigung, die der AT 22 S 1 im überseeischen Ausfuhrverkehr gewährt, geringer als die des AT 24 S 3 und des AT 3 S 1. Darauf ist es zurückzuführen, daß ein nicht unerheblicher Teil der thüringischen Glaswaren, die unter der Ziffer 18, Abteilung A, des AT 24 S 3 genannt sind, nach den billigeren Sätzen dieses Tarifs verfrachtet werden. Trotzdem führt auch die Gewährung der 34prozentigen Ermäßigung des AT 22 S 1 zu einer merkbaren Verminderung der Frachtbelastung der Glaswaren im überseeischen Ausfuhrverkehr, sodaß auch diesem Tarif eine ausfuhrfördernde Wirkung nicht abgesprochen werden kann.

Für Wirtschaftsgläser wurde im Verkehr zwischen Ilmenau (Thür.) und Hamburg (Entfernung = 427 km) folgende Verminderung der Frachtbelastung errechnet:

Warenwert [1]) = 160 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 10 = 378 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 2,4 v. H. des Warenwertes
Fracht nach AT 22 S 1 I = 251 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 1,6 v. H. des Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 0,8 v. H. des Warenwertes.

[1]) Die Warenwerte wurden nach der Reichsstatistik über den auswärtigen Handel Deutschlands (Januar 1937) berechnet.

c. Der Seehafenausfuhrtarif für Ton- und Porzellanwaren.

α) Entwicklung und Aufbau des Seehafentarifs für Ton- und Porzellanwaren.[1])

1. Die Einführung des AT 61 am 15. 6. 1924.

Nach der Stabilisierung der Mark hatten sich die Wettbewerbsverhältnisse der keramischen Industrie außerordentlich verschlechtert. Die Preise der deutschen Ausfuhrwaren lagen im allgemeinen wieder in der gleichen Höhe wie die der ausländischen Wettbewerber; teilweise hatten sie sogar die Weltmarktpreise überschritten. In dieser Situation machte sich auch für die Porzellanindustrie und Tonwarenherstellung die Erhöhung der Eisenbahnfrachten gegenüber der Vorkriegszeit zum Nachteil der deutschen Ausfuhr bemerkbar.

Ein Vergleich der nachkriegszeitlichen Tarifierung mit der der Vorkriegszeit zeigt, daß die Erzeugnisse der Porzellan- und Tonindustrie seit der Aufhebung der Seehafentarife sowie der Tarifreform vom 1. Dezember 1920 erheblich ungünstiger tarifierten, da die verbilligten Ausfuhrsätze fehlten bezw. die Versetzung der Güter in eine höhere Tarifklasse die Frachtbelastung vergrößert hatte.

a) Tariflage der Erzeugnisse der Porzellan- und Tonindustrie in der Vorkriegszeit.

Spezialtarif II: Tonwaren aller Art aus Fayenze, Porzellan, Steingut, Steinzeug, Schamotte, Terrakotte usw. soweit nicht im Spezialtarif III genannt.

Spezialtarif III: Porzellanplatten zur Boden- und Wandbekleidung. AT S 11: Porzellanwaren, auch mit unedlen Metallen verbunden zur Ausfuhr über See. Ermäßigung 7,4 bis 41,4 v. H.

b) Tariflage seit der Tarifreform vom 1. Dezember 1920:

Klasse A: Alle in Klasse B bis F nicht genannten Waren aus Ton, Porzellan, Steingut, Fayenze usw.

Klasse B: 1) Feuertonwaren,
2) Isolierkörper aus Porzellan,
3) Steingutwaren, soweit sie nicht unter Tonwaren der Klassen C bis D fallen.

[1]) Bearbeitet nach Tarifakten der Reichsbahndirektion Hamburg.

Klasse C: 1) Märbel,
2) Töpfe und Steinzeugwaren, soweit nicht in Klasse E genannt,
3) Platten, Fliesen usw.

Im Ausfuhrverkehr der Porzellanwaren mußte sich der Wegfall der verbilligten Ausnahmesätze umso ungünstiger auswirken, weil die Erzeugnisse der Porzellanindustrie aus dem Spezialtarif II (seit 1920 Klasse C) in die Klasse A versetzt worden waren. Die übrigen Tonwaren wurden in der Vorkriegszeit nicht durch besondere Ausfuhrtarife begünstigt.

Die Forderung der Porzellanindustrie nach Ermäßigung der Ausfuhrfrachten fand durch die Wiedereinführung des Seehafentarifs für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren, dessen Warenverzeichnis sich auch auf Porzellanwaren erstreckte, ihre Verwirklichung. Die Ermäßigung der Frachtsätze für die zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Porzellanwaren betrug 25 bis 30 v. H. der Sätze der Regelklasse. Wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit war von der Schaffung eines besonderen Ausnahmetarifs für Porzellanwaren Abstand genommen worden; dies hatte den Nachteil, daß hinsichtlich der Auswahl der Versandgebiete für Porzellanwaren auf den historischen Charakter des AT 33, der sich auf ein traditionelles Versandgebiet beschränkt, Rücksicht genommen werden mußte. Wenn trotzdem im Hinblick auf die Gleichbehandlung der Versandgebiete einige schlesische und sächsische Stationen in den AT 33 Abteilung C (Porzellanwaren) aufgenommen wurden, so ging hieraus deutlich hervor, daß die Einbeziehung der Porzellanwaren in den AT 33 nur eine vorübergehende Maßnahme war.

Die Einräumung verbilligter Ausfuhrfrachten für Porzellanwaren hatte zur Folge, daß die übrige Tonindustrie diese gleichfalls für ihre Erzeugnisse forderte, wobei sie zur Begründung darauf hinweisen konnte, daß die Tonwaren geringwertiger als die Erzeugnisse der Porzellanindustrie sind. Die Reichsbahn beabsichtigte zunächst die Einführung eines besonderen Ausnahmetarifs zur überseeischen Ausfuhr von Porzellan- und Tonwaren bei gleichzeitiger Streichung der Abteilung C im AT 33. Die Porzellanwaren sollten in dem neuen Ausnahmetarif zum Zwecke der Bildung von Sammelladungen dieselbe Ermäßigung erhalten wie die Güter der Abteilung A im AT 33. Da aber die damals in Angriff genommene Umarbeitung des AT 33 noch nicht abgeschlossen war, hätte mit der Übernahme der Frachtsätze aus dem AT 33 gewartet werden müssen, wodurch die Einführung des Seehafentarifs für Tonwaren hinausgeschoben worden wäre. Die Tonindustrie drängte indessen auf sofortige Er-

mäßigung der Ausfuhrfrachten, weshalb die Reichsbahn sich entschloß, zunächst die Porzellanwaren in dem Seehafentarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren zu belassen und das Warenverzeichnis des neuen Seehafentarifs für Tonwaren auf die Erzeugnisse der Tonindustrie zu beschränken.

Das Warenverzeichnis des Seehafentarifs für Tonwaren, der am 15. Juni 1924 als AT 61 eingeführt wurde, umfaßte in vier Abteilungen die Erzeugnisse der Tonindustrie:

I. Feuertonwaren und Steingutwaren, wie in der Klasse B, Ziffer 1 und 3,

II. Töpfer- und Steinzeugwaren, wie in der Klasse C, Ziffer 2,

III. Tonwaren, wie in der Klasse D,

IV. Tonwaren, wie in der Klasse E des DEGT genannt.

Die Ermäßigung wurde einheitlich für alle Abteilungen auf 30 v. H. der Regelklassen vor dem 20. Januar 1924 festgesetzt. Auch in diesem Tarif wurden mit Rücksicht darauf, daß bei kurzen Entfernungen von den Seehäfen ein Bedürfnis für Frachtermäßigungen nicht vorliegt und im Hinblick auf sich etwa aus der Geltendmachung von Rechten seitens der Feindmächte aus dem Artikel 325 des Versailler Diktates ergebende Folgen bis zu 150 km regelrechte Frachtsätze vorgesehen; von 150 bis 250 km wurden Übergangsstaffeln gebildet, so daß die volle Ermäßigung erst bei 250 km eintrat. Die 10 t und 5 t Sätze wurden in der Klasse C durch Zuschlag von 15 bezw. 30 v. H., in der Klasse D durch Zuschlag von 20 bezw. 40 v. H. und in der Klasse E durch Zuschlag von 25 bezw. 50 v. H. zu den Sätzen der Hauptklasse gebildet.

Hinsichtlich der Regulierung der Frachtsätze zur Aufrechterhaltung des natürlichen Spannungsverhältnisses zwischen den deutschen Seehäfen wurden die gleichen Grundsätze wie beim Seehafentarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren angewandt.

2. Umarbeitung und weitere Ermäßigung des Tarifs mit Wirkung vom 20. Mai 1925.

Die Wirkung des am 15. 6. 1924 eingeführten Seehafentarifs für Tonwaren war hinsichtlich der Steigerung des Ausfuhrverkehrs über die deutschen Seehäfen in der ersten Zeit seiner Geltung äußerst gering. Dies war darauf zurückzuführen, daß die Ausnahmesätze bei der Einführung des Tarifs

nicht auf den Wettbewerb gegen die ausländischen Ausfuhrwege abgestellt worden waren. Außerdem war die Ermäßigung der Ausnahmesätze seit der allgemeinen Tarifsenkung vom 18. September 1924 von ursprünglich 30 v. H. der Regelsätze vor dem 20. Januar 1924 auf 5 bis 6 v. H. der Regelsätze vom 18. September 1924 zurückgegangen. Diese geringe Ermäßigung konnte für die Industrie keinen genügenden Anreiz zur Versendung über die deutschen Seehäfen bieten. Zur Erzielung einer größeren Wirkung im Hinblick auf den Wettbewerb gegen ausländische Seehäfen und Bahnen wurde daher der Ausnahmetarif 61 wie die übrigen Seehafentarife unter Berücksichtigung der Wettbewerbslage umgearbeitet und mit Wirkung vom 20. Mai 1925 neu herausgegeben.

Die neuen Ermäßigungen betrugen für die Ausnahmesätze des Wettbewerbsgebietes 5—40 v. H. der Regelsätze vom 18. 9. 1924. In der Tarifklasse E war der Abschlag von der Normalfracht mit Rücksicht auf das verschiedene Ausmaß des Wettbewerbs geringer als in den Klassen B, C und D; dadurch trat eine geringe Verschiebung in dem Frachtverhältnis der Tarifklassen zueinander ein.

Als Ausgleichs- und Industrieunterstützung wurde in den Klassen B, C und D eine Vergünstigung von 15 v. H. gewährt. Für die Tarifklasse E wurde wegen der an sich schon niedrigeren Normalsätze der niedrigste Wettbewerbssatz von 5 bis 6 v. H. auch als ausreichende Industrieunterstützung angesehen.

Für die einzelnen Versandgebiete und Klassen ergaben sich demnach folgende Ermäßigungen:

Versandgebiet	Klasse				
	B	C	D	E	
	Höchstermäßigung in v. H. der Sätze vom 18. 9. 1924.				
Rheinland	40	40	40	40	ab 350 km
Südwestdeutschland, Nordwürttemberg, Nordbaden . . .	25	25	25	15	ab 600 km
Mittel- und Südbaden und Württemberg.	40	40	30	5-6	ab 600 km
Mitteldeutschland, Bayern, Sachsen, Schlesien(ausschl. Waldenburg und Ratibor)	15	15	15	5-6	ab 350 km
Waldenburg und Ratibor	20	15	15	5-6	ab 350 km

Durch die Festsetzung einer toten Zone wurde wie bisher erreicht, daß die Übertragung der Ausnahmesätze auf die ausländischen Häfen noch derartig hohe Gesamtfrachten ergeben hätte, daß ein Wettbewerb dieser Häfen auf Grund der übertragenen Sätze kaum Aussicht auf Erfolg gehabt hätte. Zur Aufrechterhaltung des Spannungsverhältnisses unter den deutschen Seehäfen wurden die Ausnahmesätze auf Null reguliert (bis dahin Verschiebung bis zu 18 v. H.)

Gleichzeitig mit der Senkung der Ausnahmesätze wurde das Warenverzeichnis durch die Aufnahme von Isolierkörpern aus Porzellan (Klasse B) erweitert. Diese damals nach der Klasse B tarifierenden Porzellanwaren genossen nur die für Porzellan- und Steatitwaren der Klasse A vorgesehenen Ermäßigungen im AT 33a, die gegenüber den Regelfrachtsätzen der Klasse B vom 18. 9. 1924 gering waren. Mit der Aufnahme in den AT 61 für Tonwaren erhielten die Isolierkörper aus Porzellan die weitergehenden Ermäßigungen dieses Tarifs.

3. Die Versetzung der Isolierkörper von der Abteilung I nach der Abteilung II des Warenverzeichnisses sowie die Aufnahme von Isolierkörpern aus Steatit und Steingut mit Wirkung vom 27. August 1925.

Durch den Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I Abteilung B waren die Isolierkörper aus Porzellan usw. mit Gültigkeit vom 20. 4. 1925 aus der regelrechten Klasse B in die Klasse C versetzt worden. Die Folge dieser Abtarifierung war, daß die Ausnahmesätze des AT 61 den Isolierkörpern aus Porzellan usw. für die Stationen des Ausgleichs- und Nichtwettbewerbsgebietes keine wesentliche Vergünstigung mehr gewährten. In der Hauptklasse unterbot die regelrechte Klasse C die entsprechenden Ausnahmesätze. Auch die Wettbewerbslage hatte sich infolge der Abtarifierung im regelrechten Verkehr verändert. Sie war jetzt für die dem Wettbewerb fremder Seehäfen und Bahnwege ausgesetzten Gebiete die gleiche wie für die im Abschnitt II des AT 61 genannten Güter der Klasse C. Da auch von der Industrie Klage darüber geführt wurde, daß die Abtarifierung der Isolierkörper im Normaltarif nicht auch im Seehafentarif im Interesse der Ausfuhr berücksichtigt worden war, wurden mit Wirkung vom 27. August 1925 die Isolierkörper aus Porzellan von der Abteilung I in die Abteilung II des AT 61 versetzt, wodurch eine Ver-

billigung der Ausfuhrfrachten für diese Güter eintrat. Während bis dahin die Berechnung der Ausnahmesätze für Isolierkörper aus Porzellan durch Abschlag von der Regelklasse B erfolgt war, wurden seit dem 27. 8. 1925 diese Ausnahmesätze durch Abschlag von der niedrigeren Regelklasse C gebildet.

Außerdem wurde auf Antrag der beteiligten Industrie das Warenverzeichnis des AT 61 durch Aufnahme von Isolierkörpern aus Steatit und Steingut für elektrische Zwecke in die Abteilung II, Ziffer 2 erweitert, da auch im Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I Abteilung B die Gleichstellung von Isolierkörpern aus Steatit und Steingut mit solchen aus Porzellan durch den erwähnten Nachtrag IV herbeigeführt worden war.

4. Die Erweiterung des Warenverzeichnisses des Tarifs durch Aufnahme von Schamottemörtel und Füllkörpern aus Steinzeug.

Im Jahre 1926 beantragte die Tonindustrie die Aufnahme von Schamottemörtel in die Abteilung D des Seehafentarifs für Tonwaren. Der Antrag wurde damit begründet, daß der Schamottemörtel stets zusammen mit den Schamottesteinen Verwendung findet und daher im innerdeutschen Verkehr Schamottesteine immer zusammen mit dem dazugehörigen Schamottemörtel verfrachtet werden. Die Ausfuhr von Schamottemörtel wurde aber dadurch beeinträchtigt, daß die für Schamottemörtel zu entrichtende Fracht (Klasse E) höher war als die, welche für das Fertigfabrikat nach dem AT 61 zu bezahlen war. Der ausländische Käufer, der wegen der hohen Frachtbelastung auf den Bezug deutschen Mörtels verzichtete, war dazu übergegangen, entweder Schamottesteine zu zermahlen und mit einheimischem Ton zu vermischen oder den Mörtel aus anderen Ländern zu beziehen. Da bei diesen Tarifverhältnissen die Gefahr bestand, daß die ausländischen Käufer eines Tages nicht nur den Schamottemörtel, sondern auch die Schamottesteine aus den Wettbewerbsländern bezogen, wurde mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1926 das Warenverzeichnis des AT 61 im Abschnitt D, Ziffer 5 durch Aufnahme von Schamottemörtel ergänzt. Für die Durchführung dieser Maßnahme war auch bestimmend, daß in der regelrechten Gütereinteilung Schamottesteine und Schamottemörtel nach der gleichen Klasse tarifierten, und daß dem Hilfsfabrikat die Vergünstigung im allgemeinen nicht verwehrt werden kann, die dem Fertigfabrikat zuteil geworden ist.

Für „Füllkörper aus Steinzeug“ wurde im Jahre 1927 die Aufnahme in den AT 61 beantragt, da dieses äußerst minderwertige Gut die Fracht der Klasse E nicht tragen konnte. Die Füllkörper aus Steinzeug gehörten bis dahin noch nicht zum AT 61, weil zur Zeit der Einführung des Tarifs diese Güter noch nicht in die Klasse E der Tarifstelle „Tonwaren“ aufgenommen worden waren; dies war erst am 1. Juni 1926 erfolgt. Die Übernahme in den AT 61 war unterblieben, da ein Bedürfnis hierfür nicht festgestellt worden war. Wenn daher jetzt ein entsprechender Antrag gestellt wurde, so hatte die Reichsbahn keine Bedenken, im Interesse der Ausfuhrförderung die Füllkörper aus Steinzeug in den Seehafentarif für Tonwaren aufzunehmen.

5. Die Umarbeitung des Tarifs vom 1. Dezember 1927 aus Anlaß der Einführung des AT 161 für Tonwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze.

Die Einführung des Ausnahmetarifs für Tonwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze mit Gültigkeit vom 4. Juli 1927 machte die Umarbeitung des Seehafentarifs für Tonwaren erforderlich, da die Vergünstigung für die Ausfuhr über die trockene Grenze mit 20 v. H. der Regelsätze über die durch den Seehafentarif gewährte Industrieunterstützung mit 15 v. H. hinausging und eine Bevorzugung der Ausfuhr über die trockene Grenze unerwünscht war. Rückwirkungen auf die Wettbewerbslage waren durch die Einführung des AT 161 nicht eingetreten, da dieser Tarif mit der Verbleibeklausel ausgerüstet worden war.

Zur Angleichung der Ausfuhrermäßigung für Tonwaren in den Ausnahmetarifen 61 und 161 wurde daher die Industrieunterstützung im Seehafentarif auf 20 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1924 erhöht. Dieser Ermäßigungssatz kam in Anwendung für die Versandstationen von Bayern, Sachsen, Schlesien und Mitteldeutschland. Er reichte in fast allen Fällen auch zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen Triest aus; lediglich in Südbayern wurden die Frachtsätze der Klassen B und C durch die Triester Sätze unterboten. Da aber eine tatsächliche Ausfuhr über Triest nur in ganz geringem Umfang stattfand, wurde von einer vollen Aufnahme des Wettbewerbs in diesem Gebiet abgesehen. Die Bindung der Ermäßigung an eine Mindestentfernung wurde für die Sätze des Nichtwettbewerbsgebietes aufgehoben, da auch der Ausnahmetarif zur

Ausfuhr von Tonwaren über die trockene Grenze derartigen Beschränkungen nicht unterworfen war.

Die Ausnahmesätze für die Versandstationen des Wettbewerbsgebietes wurden entsprechend der seit der letzten Neuausgabe vom 20. 5. 1925 veränderten Wettbewerbslage umgearbeitet, wobei wegen der eingearbeiteten Verbleibeklausel die Ermäßigungen des AT 161 unberücksichtigt bleiben konnten. Für die einzelnen Versandgebiete wurden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1927 folgende Ermäßigungen festgesetzt:

Versandgebiet	Klasse			
	B	C	D	E
	Höchstermäßigung in v. H. der Sätze vom 1. 10. 1924			
Linksrhein. Gebiet .	50	50	50	40
Duisburg und gleichliegende Stationen	50	50	40	30
Wesel und gleichliegende Stationen	40	40	30	20
Grenzau und gleichliegende Stationen	50	45	40	30
Frankfurter Gebiet .	30	30	25	20

In Abweichung von der Regelung vom 20. 5. 1925 wurde ausnahmslos für alle Klassen die gleiche Industrieunterstützung von 20 v. H. der Regelsätze gewährt.

Eine weitere wichtige Änderung des Seehafentarifs für Tonwaren anläßlich der Einführung des AT 161 war die Aufnahme von Porzellan-, Steatit- und Tonwaren der Klasse A in den erstgenannten Ausnahmetarif. Diese Güter waren ursprünglich durch den Seehafentarif 33 für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren und seit dem 1. 9. 1924 durch den AT 33a für Porzellanwaren begünstigt worden. Da der neue Ausnahmetarif für Tonwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze auch die Porzellan-, Steatit- und Tonwaren der Klasse A enthielt, war es zweckmäßig, diese Güter auch in den entsprechenden Seehafentarif bei gleichzeitiger Aufhebung des AT 33a einzureihen. Zu diesem Zweck wurden die Güter des AT 33a als neue Abteilung A in den AT 61 aufgenommen. Die früheren Abteilungen A bis D erhielten die Bezeichnung B bis E. Die Frachtsätze der neuen Abteilung A wurden aus dem AT 33a übernommen; bei späteren Änderungen der Ermäßigungen des AT 33 wurden diese auf die Klasse A des AT 61 übertragen.

6. Die Umarbeitung des Tarifs vom 1. März 1930 im Zusammenhang mit der allgemeinen Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928.

Die Ausfuhrverhältnisse der Porzellan- und Tonindustrie hatten sich seit der Ermäßigung des AT 61 für Tonwaren vom 1. 12. 1927 günstig entwickelt. Nach Aussagen der beteiligten Industriekreise war diese erfreuliche Steigerung der Ausfuhr unter andern auf die von der Reichsbahn gewährten Frachtermäßigungen zurückzuführen. Unter diesen Umständen wäre eine Heraufsetzung der Ausnahmesätze des AT 61 entsprechend der allgemeinen Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928 verfehlt gewesen, da die günstige Ausfuhrentwicklung der Porzellan- und Tonwaren durch diese Maßnahme sehr wahrscheinlich zum Stillstand, wenn nicht sogar rückgängig gemacht worden wäre.

Bei der anläßlich der Erhöhung des Normaltarifs vorgenommenen Umarbeitung des AT 61 wurde daher von einer Heraufsetzung der Ausnahmesätze ebensn wie beim AT 33 und beim AT 49 abgesehen und mit Gültigkeit vom 1. März 1930 die für den Ausnahmetarif für Tonwaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze vorgesehene Ermäßigung von 25 v. H. der Regelsätze vom 1. Oktober 1928 auch in den AT 61 als Mindestermäßigung übernommen. Die Umarbeitung der Wettbewerbssätze auf die Normalklassen vom 1. Oktober 1928 ergab für die einzelnen Versandgebiete folgende Ermäßigungen:

Versandgebiet	Abteilung				
	II	III	IV	V	VI
	Höchst-Ermäßigung in v. H. der Sätze vom 1. 10. 1928.				
Linksrh. Gebiet	52	52	52	52	46
Rechtsrh. Gebiet	52	50	43	40	30
Wesel und gleichliegende Stationen . .	42	42	35	30	25
Frankfurt/Main	30	30	25	25	25
Grenzau und gleichliegende Stationen . .	50	45	40	40	32
Württemberg, Baden, Pfalz	25 bis 43				

Für die Güter der neugebildeten Normalklasse E wurde eine besondere Abteilung V in dem AT 61 geschaffen, wodurch

gewisse Güter, die bis dahin der Abteilung III angehört hatten, eine weitere Ermäßigung erhielten. Die Güter der Abteilung I bekamen in Angleichung an die Sätze des AT 33 besondere Ermäßigungen, die im allgemeinen über die für die Güter der übrigen Abteilungen gewährten Vergünstigungen hinausgingen. Die Berücksichtigung der Ausnahmesätze des AT 33 bei der Bildung der Sätze der Abteilung I des AT 61 ist darin begründet, daß die Güter der Abteilung I des AT 61 zum größten Teil aus denselben Versandgebieten wie die Güter des AT 33 stammen und daher häufig Sammelladungen zusammengestellt werden.

7. Die Umarbeitung des Tarifs aus Anlaß der Senkungen des Normaltarifs im Jahre 1931.

Die außerordentlich schlechten Ausfuhrverhältnisse der Porzellan- und Tonindustrie in der Wirtschaftskrise veranlaßten die Reichsbahn, die allgemeinen Tarifsenkungen des Jahres 1931 auch auf den Seehafentarif für Porzellan- und Tonwaren auszudehnen. Wie beim AT 49 für Glaswaren wurde die Mindestermäßigung von 25 v, H. auf die Regelsätze vom 16. Dezember 1931 bezogen. Gegenüber den früheren Ausnahmesätzen ergaben sich dadurch Ermäßigungen von 8—11 v. H. in der Abteilung I, von 14—15 v. H. in den Abteilungen II bis V und von 10 v. H. in der Abteilung VI. Im Wettbewerbsgebiet wurden die Frachtsätze entsprechend der geänderten Wettbewerbslage neu gebildet. Von dem früheren Tarifaufbau wurde nur insofern abgewichen, als für die linksrheinischen und die unmittelbar am Rhein gelegenen rechtsrheinischen Bahnhöfe die Höchstermäßigung von 52 v. H. in den Abteilungen II bis V und von 46 v. H. in der Abteilung VI nur gewährt wurde, wenn sie durch den Wettbewerb des Bahnweges nach Antwerpen und Rotterdam begründet war.

8. Die Umarbeitung des Tarifs vom 1. Juni 1933 aus Anlaß der Aufhebung der Verbleibeklausel im Deutsch-Belgischen und Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif.

Zur Wiederherstellung der durch die Aufhebung der Verbleibeklausel im Deutsch-Belgischen und Deutsch-

Niederländischen Verbandsgütertarif geänderten Wettbewerbslage wurde der Seehafentarif für Porzellan- und Tonwaren, der seit 1931 die Bezeichnung AT S 3 führt, umgearbeitet und mit Wirkung vom 1. Juni 1933 neu herausgegeben. Die Höchstermäßigung der Wettbewerbssätze von 52 v. H. in den Abteilungen I bis V und von 46 v. H. in der Abteilung VI wurde auf 58 v. H. in den Abteilungen I bis III, auf 55 v. H. in den Abteilungen IV und V und auf 50 v. H. in der Abteilung VI heraufgesetzt. Die Sätze des Nichtwettbewerbsgebietes wurden zum Ausgleich von 25 auf 30 v. H. der Regelsätze vom 16. 12. 1931 erhöht, wodurch eine durchschnittliche Ermäßigung von 7 v. H. gegenüber den bis dahin gültigen Sätzen herbeigeführt wurde.

9. Weitere Senkung und Neuausgabe des Tarifs vom 1. März 1935.

Infolge des Absinkens der tschechischen Krone um 16⅔ v. H. im Februar 1934 waren die Frachten des Tschechoslowakisch-Deutschen Seehafentarifs erheblich verbilligt worden, wodurch eine Verschiebung des Spannungsverhältnisses zwischen den Durchfuhrtarifen einerseits und den deutschen Seehafentarifen andererseits eingetreten war. Von dieser Veränderung der Frachtlage wurde besonders die deutsche keramische Industrie betroffen, deren schärfster Konkurrent auf dem Weltmarkt die tschechische Porzellanindustrie ist. Es ist daher verständlich, daß die deutsche keramische Industrie entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in dem Seehafentarif für Ton- und Porzellanwaren forderte. Andere Industrien, so z. B. die Eisen- und Metallindustrie, wurden von der Frachtverbilligung der Güter aus Wettbewerbsländern, die abgewertet hatten, nicht so sehr getroffen, da sie für die Ausfuhr über deutsche Seehäfen weitergehende Frachtermäßigungen als die keramische Industrie erhalten hatten.

Man konnte den verschärften Wettbewerb der tschechischen Industrie nicht etwa dadurch begegnen, daß man die Frachtsätze des Deutsch-Tschechoslowakischen Seehafentarifs erhöhte, da dies Wettbewerbsverschiebungen zugunsten Triests und Gdingens zur Folge gehabt hätte. Es war vielmehr notwendig, auch der deutschen Industrie entsprechende Frachtverbilligungen zu verschaffen. Dabei bestanden Zweifel darüber, ob die Abwertung der tschechischen Krone nicht nur für das unmittelbar davon betroffene Gebiet, dessen Wettbewerbslage zuungunsten der deutschen Seehäfen verschoben worden war (Wettbewerb des Weges), sondern auch für das

Nichtwettbewerbsgebiet (Wettbewerb der Ware) als Begründung für eine weitere Senkung der zur Unterstützung für die deutsche Industrie gewährten Seeausfuhrfrachten anerkannt werden sollte. Grundsätzlich vertrat die Reichsbahn die Ansicht, daß das Absinken einer ausländischen Währung nur dann zu einer Ermäßigung der Ausfuhrfrachten Anlaß geben könne, wenn durch die Währungsabwertung die Frachten über ausländische Wettbewerbswege soweit ermäßigt würden, daß die Beförderung über deutsche Seehäfen dadurch in Frage gestellt sei. Soweit durch die Währungssenkung lediglich der Wettbewerb der ausländischen Ware auf dem Weltmarkt verschärft würde, könne es dagegen im allgemeinen nicht Aufgabe der Reichsbahn sein, durch Tarifsenkungen einen Ausgleich zu schaffen.

Wenn trotz dieser grundsätzlich ablehnenden Stellungnahme zu der Frage der Ausgleichsermäßigungen im Falle von Währungsabwertungen die Reichsbahn die Ausfuhrfrachten für Tonwaren ebenso wie für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren senkte, und zwar von 30 v. H. auf 40 v. H. in den Abteilungen I—III und 35 v. H. der Regelsätze vom 1. 1. 1932 in den Abteilungen IV bis VI, so geschah es deshalb, um die Förderung der Ausfuhr, die in den Mittelpunkt der deutschen Wirtschaftsbestrebungen getreten war, nach Möglichkeit zu unterstützen. Die Erhöhung der Ermäßigung wurde auf Mitteldeutschland, Sachsen, Bayern und Schlesien beschränkt.

10. Die Umarbeitung des Tarifs vom 1. Oktober 1936.

Die Ermäßigung der belgischen Durchfuhrfrachten infolge der belgischen Währungsentwertung sowie die Einführung des neuen deutschen Normaltarifs und des Entfernungszeigers am 1. Oktober 1936 machte eine erneute Umarbeitung des Tarifs erforderlich. Seitdem zeigt der Tarif folgenden Aufbau:

Das Warenverzeichnis umfaßt in 6 Abteilungen:

I. Porzellan- und Steatitwaren sowie Tonwaren der Klasse A,
II. Tonwaren der Klasse B,
III. Tonwaren der Klasse C,
IV. Tonwaren der Klasse D,
V. Tonwaren der Klasse E,
IV. Tonwaren der Klasse F, Wetzsteine der Klasse F, Bimssteine, künstliche Schamottemörtel.

Die Frachtermäßigung beträgt etwa 43 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936 in den Abteilungen I—III und etwa 39 v. H. in den Abteilungen IV—VI für die Versandstationen des Nichtwettbewerbsgebietes. Das Wettbewerbsgebiet hat Wettbewerbssätze erhalten, deren Ermäßigung zwischen 39 und 63 v. H. der Regelsätze schwanken.

β) Die Bedeutung des Seehafentarifs für Porzellan- und Tonwaren für die Förderung der Ausfuhr der thüringischen Industrie.

Die deutsche Porzellanindustrie, die außer in Bayern in Thüringen ihren Hauptsitz hat, setzt einen nicht geringen Teil ihrer Erzeugnisse auf dem Auslandsmarkt ab. Besonders die auf dem Thüringer Wald ansässigen Fabriken, die vorwiegend Luxusporzellan herstellen, sind auf den ausländischen Käufer angewiesen, da der Inlandsmarkt nicht genügend aufnahmefähig ist. Hier begegnen sie aber der scharfen Konkurrenz des Auslandes, gegen die sie sich nur unter Einsatz aller die Ausfuhr fördernden Maßnahmen behaupten können.

Bei den Gestehungskosten der thüringischen Porzellanfabriken spielen nun die Ausgaben für Frachten eine nicht unwesentliche Rolle. Einmal müssen die Roh- und Heizstoffe zum größten Teil aus anderen Gauen des Reiches bezogen werden, und zum anderen ist der Versand der für die überseeische Ausfuhr bestimmten Güter mit dem Transport über die weiten Entfernungen nach den Seehäfen verbunden. Unter diesen Umständen bedeutet jede Verbilligung der Ausfuhrfracht eine Stärkung der Wettbewerbskraft. Ist doch in vielen Fällen die verhältnismäßig geringe Preissenkung, die durch die Ermäßigung der Eisenbahnfracht möglich gemacht wird, für den Abschluß eines Geschäftes ausschlaggebend.

Die Verminderung der Frachtbelastung der Porzellanwaren beim Versand von Sonneberg nach Hamburg (Entfernung 519 km), die durch die Gewährung der 43prozentigen Ermäßigung des AT 3 S 1 bedingt ist, schwankt — wie die folgenden Berechnungen zeigen — je nach dem Wert der Güter zwischen 0,5 und 1,8 v. H. des Warenwertes.

a) Tafelgeschirr aus Porzellan:

Warenwert ..... = 102 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 10 = 431 Rpf. „ 100 „
prozentuale Belastung . = 4,2 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 3 S 1 I10 t = 246 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 2,4 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 1,8 v. H. d. Warenwertes.

b) Zierporzellan:

Warenwert ..... = 390 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 10 = 431 RPf. für 100 kg
prozentuale Belastung.. = 1,1 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 3 S 1 I 10 = 246 RPf. für 100 kg
prozentuale Belastung.. = 0,6 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 0,5 v. H. d. Warenwertes.

c) Elektroporzellan:

Warenwert ..... = 88 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse C 15 = 310 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung.. = 3,5 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 3 S 1 III 15 = 179 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 2,0 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 1,5 v. H. d. Warenwertes.

Abgesehen vom Zierporzellan, wo die Verminderung der Frachtbelastung nur 0,5 v. H. des Warenwertes beträgt, dürfte die durch den AT 3 S 1 gewährte Frachtermäßigung zu einer Steigerung der Ausfuhr beigetragen haben.

Wenn man allein den Fertigwarenversand betrachtet, dann wird der AT 3 S 1 hinsichtlich des Verkehrsumfanges der Seehafentarife im Seehafenverkehr der Verkehrskontolle II

Erfurt nur von den Seehafentarifen für Eisen- und Stahlwaren sowie für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren übertroffen. Der Verkehrsumfang des AT 3 S 1 betrug in den Jahren 1929 und 1933 bis 1936 im Verkehr zwischen den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt und den deutschen Seehäfen:

1929 = 19.793 t
1933 = 5.438 t
1934 = 4.999 t
1935 = 6.447 t
1936 = 8.252 t

Die Verkehrsschrumpfung betrug in der Zeit von 1929 bis 1934 etwa 74 v. H. Im Jahre 1936 wies der Verkehr nach dem AT 3 S 1 zwischen den obengenannten Stationen erst einen Stand von 42 v. H. des Verkehrsumfanges des Jahres 1929 auf.

d. Der Seehafentarif zur überseeischen Ausfuhr von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. (AT 8 S 1.)

α) Entwicklung und Aufbau des Tarifs.

Der AT 8 S 1 (früher AT 35) ist der umfangreichste und bedeutendste Seehafenausfuhrtarif. Das Warenverzeichnis umfaßt den größten Teil der Erzeugnisse der deutschen eisenschaffenden und eisenverarbeitenden Industrie. Die Ermäßigungen, die der AT 8 S 1 gewährt, gehen über die Ermäßigungen anderer Seehafentarife zum Teil erheblich hinaus. Dies ist darin begründet, daß die begünstigten Güter, die in der deutschen Ausfuhr einen hervorragenden Platz einnehmen und zu den wichtigsten Devisenbringern des Reiches gehören, auf den Auslandsmärkten einem außerordentlich scharfen Wettbewerb ausgesetzt sind.

Bei seiner Einführung am 1. März 1924 war der damalige AT 35 in zwei Versandgebiete eingeteilt, und zwar

1) Rheinland-Westfalen und Oberschlesien,
2) die übrigen Versandgebiete (Süd-, Nord- und Mitteldeutschland, Sachsen und Niederschlesien)

Die Ermäßigungen für Rheinland-Westfalen waren auf Grund der Wettbewerbslage für die mittleren Versandbahnhöfe dieses

Gebiets festgesetzt. Die übrigen Versandgebiete hatten geringe Ausgleichsermäßigungen erhalten. Die Senkung des Normaltarifs vom 18. 9. 1924 hatte auch eine Ermäßigung der Sätze des AT 35 zur Folge. Gleichzeitig wurde der Geltungsbereich des Tarifs in vier Versandgebiete aufgeteilt, für die vier Frachtsatzzeiger zur Verfügung gestellt wurden.

Frachtsatzzeiger 1 umfaßte Rheinland-Westfalen, Frachtsatzzeiger 3 Nordbaden, Pfalz und Oberbayern, Frachtsatzzeiger 4 Oberschlesien und Frachtsatzzeiger 2 die übrigen Versandgebiete. Die Ermäßigungen für die einzelnen Gebiete wurden wiederum der Wettbewerbslage der mittleren Versandbahnhöfe der einzelnen Gebiete angepaßt. Im linksrheinischen Gebiet, das die gleiche Behandlung wie das rechtsrheinische erfuhr, wurde der Wettbewerb nicht voll aufgenommen. Für das links- und rechtsrheinische Gebiet zusammen ergab sich eine Frachtgleichheitslinie zwischen der Wettbewerbsfracht und den Ausnahmesätzen des AT 35, die ziemlich weit im Osten des Gebietes lag.

Die Ermäßigung des Normaltarifs vom 1. 8. 1927 führte vorübergehend zur Einführung eines weiteren Frachtsatzzeigers 1a für den westlichen Teil des rheinisch-westfälischen Versandgebietes. Auch hier war für die Höhe der Ermäßigungen der Wettbewerb maßgebend, der auf einer mittleren Linie des Gebietes übernommen war.

Das Gebiet des Frachtsatzzeigers 3 war ursprünglich auf einige Bahnhöfe von Nordbaden, der Pfalz und Oberbayern beschränkt. Im Laufe der Zeit wurde der Geltungsbereich dieses Frachtsatzzeigers jedoch mehrmals erweitert. Am 24. 12. 1925 wurden die Frankfurter Bahnhöfe aufgenommen, am 17. 2. 1928 wurden einige Bahnhöfe im Schwarzwald und am 1. 10. 1929 einige württembergische Stationen in diesen Frachtsatzzeiger eingereiht. Am 12. 10. 1931 kam das Gebiet um Lollar hinzu.

Niederschlesien hatte wegen der außerordentlichen Notlage seiner Eisen- und Stahlindustrie am 15. 5. 1930 einen besonderen Frachtsatzzeiger 5 erhalten. Wegen der geringen Abweichung der Ermäßigung vom Frachtsatzzeiger 3 wurde jedoch mit Wirkung vom 14. 1. 1932 der Frachtsatzzeiger 5 in den Frachtsatzzeiger 3 übernommen.

Sachsen gehörte ursprünglich zum Geltungsbereich des Frachtsatzzeiger 2. Da dieser Frachtsatzzeiger die geringsten Ermäßigungen innerhalb dieses Tarifs aufwies, forderte die sächsische Industrie die Ausdehnung des Frachtsatzzeiger 3 auf ihr Versandgebiet. Zur Begründung wurde angeführt, daß Sachsen sich in der gleichen Notlage wie Oberschlesien und Niederschlesien befände, die beide weitergehende Ermäßigungen (Frachtsatzzeiger 4 bezw. 3) erhalten

hatten. Wenn die Reichsbahn bei der Umrechnung des Tarifs vom 1. 6. 1933 anläßlich der Aufhebung der Verbleibeklausel im Deutsch-Belgischen und Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif dem Wunsch Sachsens entsprach und dieses Versandgebiet in den Frachtsatzzeiger 3 aufnahm, so dürfte für die Durchführung dieser Maßnahme nicht ohne Bedeutung gewesen sein, daß die Elbeschiffahrt einen Teil der Transporte nach Hamburg an sich gerissen hatte.

Die Ermäßigungen, die der AT 8 S 1 gegenüber dem Normaltarif gewährt, sind im Laufe der Zeit häufigen Veränderungen unterworfen gewesen, wobei jedoch die Tendenz einer fortschreitenden Erhöhung der Ermäßigungen deutlich zum Ausdruck kommt. Gegenüber dem Normaltarif vom 1. 10. 1936 gewährt der Tarif folgende Ermäßigungen:

Regelklasse	Ermäßigung	
A	57—71	v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 36
B	55—70	
C	55—70	
D	55—71	
E	53—71	
F	33—55	

Für die einzelnen Versandgebiete des Tarifs belaufen sich die Ermäßigungen auf:

a) Rheinland-Westfalen, Nord- und Mittelbaden, Teile von der Pfalz (Frachtsatzzeiger 1):

Klasse A = rd. 66 v. H.
Klasse B = rd. 67 v. H.
Klasse C = rd. 67 v. H.
Klasse D = rd. 67 v. H.

der Regelsätze vom 1. 10. 1936 auf Entfernungen über 190 km

b) Oberschlesien (Frachtsatzzeiger 4):

Klasse A = rd. 71 v. H.
Klasse B = rd. 70 v. H.
Klasse C = rd. 70 v. H.
Klasse D = rd. 70 v. H.

der Regelsätze vom 1. 10. 1936 auf Entfernungen über 400 km

c) Sachsen, Niederschlesien, Südbaden, Württemberg (Frachtsatzzeiger 3):

Klasse A = rd. 60 v. H.
Klasse B = rd. 60 v. H.
Klasse C = rd. 60 v. H.
Klasse D = rd. 60 v. H.

} der Regelsätze vom 1. 10. 1936 auf Entfernungen über 360 km

d) Norddeutschland, Mitteldeutschland und Bayern (Frachtsatzzeiger 2):

Klasse A = rd. 54 v. H.
Klasse B = rd. 55 v. H.
Klasse C = rd. 55 v. H.
Klasse D = rd. 55 v. H.

} der Regelsätze vom 1. 10. 1936 auf Entfernungen über 140 km

Die höchste Ermäßigung hat Oberschlesien mit Rücksicht auf die ungünstige Lage seiner Eisen- und Stahlindustrie sowie im Hinblick auf den Wettbewerb gegen Triest erhalten. Nicht viel niedriger sind die Vergünstigungen, die dem rheinisch-westfälischen Versandgebiet zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen die Westhäfen eingeräumt worden sind. Die Frachtsatzzeiger 2 und 3 enthalten im wesentlichen Ausgleichs- und Industrieunterstützungssätze.

Für die Güter der Klasse E sind Sonderfrachtsätze erstellt worden. Außerdem haben einige Bahnhöfe für Güter der Klassen A—D in dem Abschnitt 2a des Tarifs besondere Wettbewerbssätze erhalten, die eine Ermäßigung von 53—71 v. H. gewähren.

b) Die Bedeutung des Tarifs für die Förderung der Ausfuhr der thüringischen Industrie.

Die Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie ist in Thüringen als hochspezialisierte verarbeitende Industrie weit verbreitet. Da der Auslandsabsatz der thüringischen Kleineisen- und Maschinenindustrie bedeutend ist,[1]) kommen die Ausnahmesätze des Seehafenausfuhrtarifs für Eisen und Stahl einem erheblichen Teil des Gesamtversandes an Eisen- und

[1]) Vgl. Teil I dieser Abhandlung.

Stahlwaren gegenüber zur Anwendung. Hinsichtlich des Verkehrsumfanges steht der AT 8 S 1 — wenn man den Versand der Fertigindustrien für sich betrachtet — an erster Stelle unter den die Ausfuhr thüringischer Güter begünstigenden Seehafentarifen. Von den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt wurden in den Jahren 1929 und 1933 bis 1936 nach dem AT 8 S 1 abgefertigt:

1929 = 43.401 t
1933 = 20.558 t
1934 = 22.104 t
1935 = 33.306 t
1936 = 42.708 t

Die gewaltige Verkehrsschrumpfung der Wirtschaftskrise, die im Jahre 1933 zu einem Rückgang der Beförderungsmengen um über 50 v. H. geführt hatte, wurde schon im Jahre 1936 wieder wettgemacht. Bereits im Jahre 1934 begann der Wiederanstieg des Seehafenverkehrs von Eisenwaren, während in den meisten anderen Industriezweigen der Umschwung erst im Jahre 1935 eintrat und der Stand von 1929 im Jahre 1936 noch nicht wieder erreicht werden konnte.

Wenn es sich bei den Erzeugnissen der thüringischen Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie auch in erster Linie um hochwertige Güter handelt, bei denen die Fracht nicht so stark ins Gewicht fällt wie bei den Erzeugnissen der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie, so bedingt die weitgehende Ermäßigung, die der AT 8 S 1 mit 54 bezw. 55 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936 für das thüringische Versandgebiet gewährt, doch eine auch im Verhältnis zum Warenwert deutliche Verminderung der Frachtbelastung. Im folgenden ist die Verminderung der Frachtbelastung für einige typische Erzeugnisse der Schmalkaldener Eisenindustrie berechnet worden:

a) Bohrer:

Warenwert ..... = 135 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 10 = 381 Rpf. „ 100 „
prozentuale Belastung . = 2,8 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 8 S 1 I 10 = 173 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 1,3 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 1,5 v. H. d. Warenwertes.

b) Schraubstöcke aller Art:

Warenwert..... = 80 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse B 10 = 342 RPf. für 100 kg
prozentuale Belastung.. = 4,3 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 8 S 1 II = 153 RPf. für 100 kg
prozentuale Belastung.. = 1,9 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 2,4 v. H. d. Warenwertes.

c) Feine Waren aus schmiedbarem Eisen:

Warenwert..... = 300 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 10 = 381 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung.. = 1,3 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 8 S 1 I 10 = 173 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 0,6 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 0,7 v. H. d. Warenwertes.

Je nach dem Wert der versandten Ware schwankt demnach die durch die Verfrachtung nach dem AT 8 S 1 bedingte Verminderung der Frachtbelastung für einige typische Erzeugnisse der Schmalkaldener Eisenindustrien zwischen 0,7 und 2,5 v. H. des Warenwertes.

e. Der Seehafenausfuhrtarif für Papier und Pappe, Papier- und Pappwaren (AT 10 S 1).

α) Der Aufbau des Tarifs.

Der am 28. April 1924 eingeführte Seehafentarif für Papier und Pappe dient sowohl der Unterstützung der deutschen Papierindustrie wie auch dem Wettbewerb gegen ausländische Bahnen und Seehäfen. In das Warenverzeichnis des Tarifs sind aufgenommen:

I. Papier und Pappe, Papier- und Pappwaren (Klasse A),
II. Papier, Pappe usw. (Klasse B),
III. Papier, Pappe usw. (Klasse C),
IV. Holzschliff, Holzzellstoff.

Die Papier- und Pappwaren der Abteilung I wurden mit Wirkung vom 1. Juni 1929 aus dem Seehafentarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren in den Seehafenausfuhrtarif für Papier und Pappe übernommen.

Die Ermäßigung der Frachtsätze beträgt:

Für Mitteldeutschland (mit Ausnahme von Thüringen), Sachsen, Oberschlesien und den Bezirk der RBD Berlin = 43—53 v. H.,

für Bayern = 38—48 v. H.,

für Thüringen = 38—48 v. H.,

für das übrige Nichtwettbewerbsgebiet = 33—38 v. H.,

für das Wettbewerbsgebiet (Westdeutschland, Württemberg, Baden, Pfalz und Saarland) = 45—79 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936.

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thüringische Industrie.

Der Verkehrsumfang des AT 10 S 1 belief sich im Verkehr zwischen den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt und den deutschen Seehäfen in den Jahren 1929 und 1933 bis 1936 auf:

1929 = 4.068 t
1933 = 5.541 t
1934 = 4.574 t
1935 = 7.108 t
1936 = 10.054 t

Die weitgehenden Ermäßigungen des AT 10 S 1 haben zweifellos dazu beigetragen, daß ein großer Teil des Papierversandes der thüringischen Industrie — wie auch in Sachsen und Schlesien — von dem gebrochenen Bahn-Wasserweg auf den direkten Eisenbahnweg abgewandert ist.[1]) So dürfte die Steigerung der Verkehrsmengen in den Jahren 1933 bis 1936 gegenüber 1929 auf die stärkere Anwendung des direkten Bahnversandes im überseeischen Ausfuhrverkehr zurückzu-

[1]) Vgl. auch Schulz-Kiesow, Wirtschaftsdienst, 28. Jg., Heft 37, S. 1273.

führen sein; denn die Ausfuhr von Papier und Papierwaren der thüringischen Industrie hat in den Jahren 1933 bis 1936 gegenüber 1929 keine Steigerung erfahren.

Die Verminderung der Frachtbelastung von Druckpapier beträgt infolge der Gewährung der ermäßigten Sätze des AT 10 S 1 im Verkehr zwischen Blankenstein (Thür.) und Hamburg etwa 11 v. H. des Warenwertes.

Warenwert (Druckpapier) = 15 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse B 15 t = 354 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 23,6 v. H. des Warenwertes
Fracht nach AT 10 S 1 II = 187 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . . = 12,5 v. H. des Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 11,1 v. H. des Warenwertes

f) Der Seehafentarif für Textilwaren (AT 21 S 4).

α) Aufbau des Tarifs.

Der AT 21 S 4 wurde am 1. August 1925 zur Förderung der Ausfuhr von Textilwaren über deutsche Seehäfen und zur Unterstützung der deutschen Textilindustrie eingeführt. Das Warenverzeichnis des Tarifs enthält einen großen Teil der Erzeugnisse der Textilindustrie, so Bindfäden, Gurte usw. aus Hanf oder Hanfwerg; Fäden, Garne, Bänder, Gewebe, Flechtartikel, Strick- und Wirkwaren, Watte, sämtliche aus Baumwolle, Kunstseide, Wolle, Hanf, Vistrafasern, Wachstuch usw. Die Frachtermäßigung beträgt 29 v. H. der Regelklasse A vom 1. 10. 1936 für die Versandstationen des Nichtwettbewerbsgebietes. Die Wettbewerbssätze für Rheinland-Westfalen, Saarland, Baden, Pfalz und Württemberg schwanken zwischen 30 und 70 v. H. der Sätze der Regelklasse.

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thüringische Industrie.

Da in Ostthüringen einige Zweige der Textilindustrie beheimatet sind, die einen Teil ihrer Erzeugnisse nach

Übersee versenden, ist der Tarif, dessen Hauptversandgebiete Sachsen und Rheinland-Westfalen sind, auch für Thüringen nicht ohne Bedeutung. Der Verkehrsumfang des Tarifs betrug im Seehafenverkehr der Verkehrskontrolle II in Erfurt:

1933 = 477 t
1934 = 616 t
1935 = 654 t
1936 = 1327 t

Die für einige typische Erzeugnisse der ostthüringischen Textilindustrie errechnete Verminderung der Frachtbelastung beim Versand der Güter von Apolda nach Hamburg (Entfernung = 406 km) durch die etwa 29prozentige Ermäßigung der Sätze des AT 21 S 4 ist äußerst gering, da es sich hier um sehr hochwertige Waren handelt:

a) Posamentierwaren aus Baumwolle:

Warenwert . . . . . = 668 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 5 = 383 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 0,57 v. H. des Warenwertes
Fracht nach AT 21 S 4 = 272 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 0,40 v. H. des Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 0,17 v. H. d. Warenwertes.

b) Wirkwaren aus Wolle:

Warenwert . . . . . = 1055 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 5 = 383 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 0,36 v. H. d. Warenwertes
Fracht nach AT 21 S 4 = 272 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 0,26 v. H. d. Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 0,10 v. H. des Warenwertes.

g. Der Seehafenausfuhrtarif für Metallfarben (AT 12 S 2).

α) Aufbau des Tarifs.

Der AT 12 S 2 begünstigt die überseeische Ausfuhr von Metallfarben wie Blancfixe, Bleiglätte, Massicot, Bleimennige, Bleiweiß, Lithopane, Titanweiß, Zinkgrau und Zinkweiß. Der Tarif, der am 25. Mai 1924 zur Förderung des Auslandsabsatzes der genannten Güter und zur Erhaltung des durch den Wettbewerb ausländischer Seehäfen bedrohten Verkehrs für die deutschen Seehäfen eingeführt wurde, gewährt für die Versandstationen des Nichtwettbewerbsgebietes folgende Ermäßigungen:

für Güter der Klasse A = 40 v. H.
für Güter der Klasse C = 20 v. H.
für Güter der Klasse D = 4,8 v. H.
} der Regelsätze vom 1. 10. 36

Das Wettbewerbsgebiet hat darüberhinausgehende Ermäßigungen, die zwischen 20 und 66 v. H. schwanken, erhalten.

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thüringische Industrie.

Für die thüringische Industrie ist der Tarif von untergeordneter Bedeutung, da die Industrien der begünstigten Güter in Thüringen nur schwach vertreten sind. Die Mengen, die nach dem Tarif von den Bahnhöfen der Verkehrskontrolle II in Erfurt in den Jahren 1933—1936 nach den deutschen Seehäfen abgefertigt worden sind, sind sehr gering:

1933 = 201 t
1934 = 249 t
1935 = 77 t
1936 = 174 t

Da es sich bei den Metallfarben um verhältnismäßig hochwertige Produkte handelt, ist auch die Verminderung der Frachtbelastung bei der Verfrachtung nach den Ausnahmesätzen des AT 12 S 2 nicht erheblich.

Verminderung der Frachtbelastung für Blei-, Zink- und Lithopanweiß.

Warenwert . . . . . = 245 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse A 10 = 390 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 1,6 v. H. des Warenwertes
Fracht nach AT 12 S 2 = 248 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 1,0 v. H. des Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 0,6 v. H. des Warenwertes.

h. Der Seehafenausfuhrtarif für Holzwaren (AT 1 S 1).

α) Aufbau des Tarifs.

Das Warenverzeichnis des AT 1 S 1, der am 2. Juni 1924 eingeführt wurde, umfaßt:

I. Holzwaren der Klasse A,
II. Einzelne Holzwaren der Klasse B und bestimmte Werkzeuge aus Holz,
III. Einzelne Holzwaren der Klasse C,
IV. Einzelne Holzwaren der Klasse D, und gemesserte Blumenstäbe,
V. Holzwolle usw. (Klasse F) und Steigen (Klasse D).

Der Tarif gewährt sowohl für das Wettbewerbs- wie auch für das Nichtwettbewerbsgebiet eine einheitliche Ermäßigung von rund 29 v. H. der Sätze der Regelklassen vom 1. 10. 1936. Eine weitergehende Ermäßigung haben einige wenige Bahnhöfe mit Rücksicht auf den Wettbewerb von Antwerpen erhalten.

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thüringische Industrie.

Im thüringischen Seehafenverkehr ist der Verkehrsumfang des AT 1 S 1 nicht erheblich, da die kleineren Holzwaren zum größten Teil nach dem AT 24 S 3 abgefertigt

werden. Die Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt zählten für die Jahre 1929 und 1933 bis 1936 folgende Beförderungsmengen nach dem AT 1 S 1:

1929 = 1.278 t
1933 = 4.197 t
1934 = 2.796 t
1935 = 1.996 t
1936 = 1.809 t

Die Steigerung des Verkehrsumfanges des AT 1 S 1 im Jahre 1933 ist in der Übernahme der Holzspielwaren des AT 24 S 3 und sonstiger Holzwaren aus dem AT 168 am 18. 1. 1932 zu suchen. Da die Holzspielwaren später aber wieder aus dem AT 1 S 1 in den AT 24 S 3 überführt wurden, nahmen auch die Beförderungsmengen des AT 1 S 1 in den Jahren 1934 bis 1936 entsprechend ab.

i. Der Seehafenausfuhrtarif für Stückgut (AT 24 S 1).

α) Aufbau des Tarifs.

Der AT 24 S 1 wurde am 4. Februar 1924 zur Förderung der Ausfuhr von Stückgütern über deutsche Seehäfen im Wettbewerb gegen fremde Bahnwege und Häfen eingeführt. Der Tarif gilt von allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach bestimmten deutschen Seehäfen. Er wurde am 5. 4. 1924 auf Wagenladungen, am 7. 9. 1925 auf Eilgut und am 4. 4. 1929 auf beschleunigtes Eilgut ausgedehnt. Der Berechnung der Ausnahmesätze sind die Frachtsätze der Klasse A 5 vom 1. 6. 1930 gekürzt um 15 v. H. zugrunde gelegt. Da der Normaltarif in den Jahren 1931 und 1932 gesenkt wurde, veränderte sich das Verhältnis des AT 24 S 1 zu der Normalklasse A 5. Während vor dem 1. Januar 1932 die Sätze des AT 24 S 1 um 15 v. H. unter den Sätzen der Klasse A 5 gelegen hatten, stellten sich seitdem die Ausnahmesätze für Stückgut um 12 v. H. teurer. Die Ermäßigung gegenüber den regelmäßigen Stückgutfrachten beläuft sich bei Sendungen von

1— 500 kg auf 30 v. H.
501—1000 kg auf 23 v. H.
über 1000 kg auf 13 v. H.

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thüringische Industrie.

Der Verkehrsumfang des Seehafenausfuhrtarifs für Stückgut ist heute — im Gegensatz zur Vorkriegszeit — gering. Von den Bahnhöfen der Verkehrskontrolle II in Erfurt wurden versandt:

1929 = 24.908 t
1935 = 5.584 t
1936 = 5.935 t

Dieser geringe Verkehrsumfang des Stückgut-Seehafentarifs, der auffallend ist, weil die thüringische Industrie vorwiegend kleinbetrieblich organisiert ist und infolgedessen die Mehrzahl der Betriebe verhältnismäßig kleine Mengen zum Versand bringt, dürfte auf die gegenüber den Wagenladungs-Ausfuhrtarifen unerhebliche Ermäßigung der Ausnahmesätze und die dadurch bedingte Entwicklung des Spediteur-Sammelverkehrs zurückzuführen sein.

k. Der Seehafenausfuhrtarif für Kali (AT 11 S 7).

Auch einige wichtige Rohstoffe der thüringischen Industrie werden durch die Seehafentarife im überseeischen Ausfuhrverkehr begünstigt. Vor allem wird Kali in großen Mengen zu den ermäßigten Ausnahmesätzen des AT 11 S 7 nach den deutschen Seehäfen verfrachtet.

α) Der Aufbau des Tarifs.

Der AT 11 S 7 wurde am 22. Oktober 1925 zur Unterstützung der Unterweserhäfen im Verkehr zwischen diesen und den Kaliversandstationen des Werragebietes eingeführt. Der Tarif ist gleichzeitig eine Wettbewerbsmaßnahme gegen den kombinierten Bahn-Wasserweg über Frankfurt a. M./Hanau und Rotterdam. Auf die wiederholten Vorstellungen der betreffenden Seehafenkreise wurden später auch Bremen und die Elbhäfen (schließlich auch Lübeck) in den Geltungsbereich des Tarifs aufgenommen.

Das Warenverzeichnis des Tarifs umfaßt:

I. Kali, schwefelsaures (Klasse D),
II. Chlorkalium usw. (Klasse F).
III. Bergkieserit usw. (Klasse G).

Für alle Versandstationen wurden einheitliche Frachtsätze eingestellt, wobei im Hinblick auf die unterschiedliche Bedeutung der einzelnen Versandplätze und wegen des Unterschieds in den kilometrischen Entfernungen Unterbreizbach der Berechnung der Ausnahmesätze zugrunde gelegt wurde. In den Anwendungsbedingungen ist vorgesehen, daß die Transporte von den Kaliversandstationen des Werragebietes derart gesammelt und gleichzeitig aufgeliefert werden, daß sie ab Gerstungen in geschlossenen Zügen nach einer der im Tarif genannten Empfangsstationen laufen können. Zur Sicherung des Tarifzwecks ist außerdem die Erzeugerklausel in den Tarif aufgenommen worden.

Die Ausnahmesätze gewähren folgende Ermäßigungen, die an die Aufgabe einer Mindestmenge gebunden sind:

für Güter der Klasse D = 48—57 v. H.
für Güter der Klasse F = 27—39 v. H.
für Güter der Klasse G = 22—35 v. H.
} der Regelsätze vom 1. 10. 36

β) Die Bedeutung des Tarifs.

Unter den die Rohstoffausfuhr begünstigenden Ausnahmetarifen steht der AT 11 S 7 neben dem allgemeinen Ausfuhrtarif für Kali im thüringischen Seehafenverkehr an führender Stelle. Die Beförderungsmengen von den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt nach den deutschen Seehäfen betrugen in den Jahren 1929 und 1933 bis 1936:

1929 = 195.479 t
1933 = 101.195 t
1934 = 179.314 t
1935 = 207.301 t
1936 = 195.816 t

Die folgende Aufstellung zeigt die Verminderung der Frachtbelastung beim Kaliversand im Verkehr zwischen Berka und Hamburg (Entfernung = 377 km):

Warenwert (Kali) . . . = 6,35 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse D . . = 209 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . . = 32,9 v. H. des Warenwertes
Fracht nach AT 11 S 7 I = 109 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . . = 17,2 v. H. des Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 15,7 v. H. des Warenwertes.

Wenn die für den Eisenbahntransport errechnete Verminderung der Frachtbelastung auch nicht zu einer entsprechenden allgemeinen Ermäßigung der Frachtbelastung führt, da gleiche Frachten bei Wegfall der Ausnahmesätze des AT 11 S 7 auf dem Wettbewerbsweg zu erreichen wären, so bietet der Tarif doch der Kaliindustrie bestimmte Vorteile, die vor allem in der Regelmäßigkeit und den besseren Dispositions- und Kalkulationsmöglichkeiten beim Bahntransport zu suchen sind.

1. Der Seehafentarif für Flußspat (AT 4 S 1).

α) Der Aufbau des Tarifs.

Der Seehafenausfuhrtarif für Flußspat ist ein reiner Unterstützungstarif für die deutschen Flußspatgruben im Wettbewerb gegen die ausländischen Gruben. Er dient zur Förderung und Erhaltung des Auslandsabsatzes in Übersee.

Die Ermäßigung, die in Form der Rückvergütung gewährt wird und an die Aufgabe einer Mindestmenge gebunden ist, beträgt rund 26 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936. Die Mindestmenge ist am 13. April 1931 von 27.000 t auf 15.000 t herabgesetzt worden.

β) Die Bedeutung des Tarifs für die thüringische Industrie.

Der Verkehrsumfang des AT 4 S 1 belief sich im Seehafenverkehr der Verkehrskontrolle II in Erfurt auf:

1929 = 18.137 t
1933 = 4.824 t
1934 = 11.387 t
1935 = 8.976 t
1936 = 10.592 t

Die Verminderung der Frachtbelastung beträgt im Verkehr zwischen Gehren (Thür.) und Hamburg:

Warenwert (Flußspat) . = 3,55 RM. für 100 kg
Fracht nach Klasse F . = 153 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 43,1 v. H. des Warenwertes
Fracht nach AT 4 S 1 = 108 Rpf. für 100 kg
prozentuale Belastung . = 30,4 v. H. des Warenwertes
Verminderung der Frachtbelastung
= 12,7 v. H. des Warenwertes.

m. Die allgemeinen Ausfuhrtarife. Ihr Aufbau und ihre Bedeutung für die thüringische Industrie.

Neben den zur Darstellung gelangten „eigentlichen" Seehafentarifen, die ausschließlich im Verkehr über deutsche Seehäfen gelten, sind auch die sogenannten „allgemeinen" Ausfuhrtarife für die thüringische Industrie von Bedeutung. Diese Ausnahmetarife, die sowohl für den Versand über die nasse wie auch über die trockene Grenze (teilweise auch über Binnenumschlagsplätze) Frachtermäßigungen gewähren, begünstigen in erster Linie die Ausfuhr von Roh- und Halbstoffen. Wenn die Ermäßigungen dieser allgemeinen Ausfuhrtarife mit durchweg 24 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936 auch geringer als die der eigentlichen Seehafentarife sind, so tragen sie doch auch dazu bei, daß der Standort der thüringischen Industrie im Ausfuhrverkehr eine Besserung erfährt.

1. Der allgemeine Ausfuhrtarif für Kali usw. (AT 11 A 1):

Das Warenverzeichnis des AT 11 A 1, der die Ausfuhr über die trockene und nasse Grenze sowie über Binnenumschlagsplätze begünstigt, enthält

I. Kali, schwefelsaures,

II. Chlorkalium, Ammoniak, Ammoniaksuperphosphat,

III. Bergkieserit, Dolomit, Kreide.

Die Ermäßigung beträgt in der Abteilung I = 29 v. H., in der Abteilung II = 4 v. H. und in der Abteilung III = 10 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936.

Aus dem Versandgebiet der Verkehrskontrolle II in Erfurt wurden folgende Mengen verfrachtet:

1929 = 433.280 t
1933 = 224.333 t
1934 = 314.764 t
1935 = 392.611 t
1936 = 499.671 t

2. Der allgemeine Ausfuhrtarif für Bittersalz (AT 12 A 5):

Der am 3. März 1931 eingeführte AT 12 A 5 begünstigt die Ausfuhr von Bittersalz über deutsche Seehäfen und über

die trockene Grenze. Zur Förderung des Auslandsabsatzes gewährt der Tarif eine Ermäßigung von 24 v. H. der Regelklasse F vom 1. 10. 1936. Der Verkehrsumfang des Tarifs betrug im Ausfuhrverkehr der Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt:

1933 = 23.476 t
1934 = 29.518 t
1935 = 22.396 t
9936 = 25.594 t

3. Der allgemeine Ausfuhrtarif für Glaubersalz (AT 12 A 6):

Der AT 12 A 6 wurde am 15. Juli 1929 zur Förderung der Ausfuhr von Glaubersalz über deutsche Seehäfen, über die trockene Grenze und über Binnenumschlagsplätze eingeführt. Die Ermäßigung beträgt 24 v. H. der Regelklasse F vom 1. 10. 1936. Der Verkehrsumfang des Tarifs betrug im Ausfuhrverkehr der Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt:

1933 = 54.889 t
1934 = 42.181 t
1935 = 93.620 t
1936 = 140.473 t

4. Der allgemeine Ausfuhrtarif für Steinsalz (AT 13 A 1):

Der AT 13 A 1 begünstigt zur Unterstützung der deutschen Salzindustrie die Ausfuhr von Steinsalz, Siedesalz, Hüttensalz und Pfannenstein. Für den Verkehr dieser Güter zwischen den deutschen Salzgewinnungsstätten einerseits und den deutschen Seehäfen, Binnenumschlagsplätzen und der trockenen Grenze andererseits werden von der Reichsbahn um 18 bis 25 v. H. ermäßigte Frachtsätze zur Verfügung gestellt.

Der Verkehrsumfang des Tarifs im thüringischen Seehafenverkehr ist sehr gering. Von den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt wurden nur folgende Mengen verfrachtet:

1929 = 3.427 t
1933 = 270 t
1934 = 82 t
1935 = 735 t
1936 = 453 t

5. Der allgemeine Ausfuhrtarif für Flußspat, Kalk- und Schwerspat (AT 4 A 1):

Der AT 4 A 1 fördert die Ausfuhr von Fluß-, Kalk- und Schwerspat im Verkehr über die trockene und nasse Grenze sowie über Binnenumschlagsplätze. Der Tarif gewährt zu diesem Zweck auf Entfernungen über 150 km eine Ermäßigung von 24 v. H. der Regelsätze vom 1. 10. 1936; bis 100 km beträgt die Vergünstigung 20 v. H.; für die Entfernungen von 101 bis 150 km gelten Übergangssätze.

Der Verkehrsumfang des Tarifs betrug im Ausfuhrverkehr der Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt:

1933 = 15.358 t
1934 = 15.461 t
1935 = 15.285 t
1936 = 22.423 t

6. Der allgemeine Ausfuhrtarif für Gips und Gipsformen (AT 4 A 4):

Bis zum Jahre 1934 wurde roher, ungebrannter Gips durch den AT 4 A 4 begünstigt. Da auch die Ausfuhr von gebranntem Gips gefördert werden sollte, wurde im August 1934 ein besonderer Ausfuhrtarif für Gips und Gipsformen geschaffen, in den auch der ungebrannte Gips des AT 4 A 1 aufgenommen wurde. Die Ermäßigungen des AT 4 A 4 sind die gleichen wie die des AT 4 A 1.

Von den Versandstationen der Verkehrskontrolle II in Erfurt wurden folgende Mengen nach dem AT 4 A 4 verfrachtet:

1934 = 6.873 t
1935 = 21.996 t
1936 = 27.696 t

D. Der Anteil des durch Seehafenausfuhrtarife begünstigten Versandes an der überseeischen Fertigwarenausfuhr der thüringischen Industrie.

Wir haben in den vorhergehenden Abschnitten die Bedeutung der Seehafentarife für die Förderung der Ausfuhr der thüringischen Industrie dadurch nachzuweisen versucht, daß wir einmal die Standortsverbesserung der Industrie im überseeischen Ausfuhrverkehr, soweit diese durch die Gewährung ermäßigter Frachtsätze bedingt ist, aufzeigten und zum anderen die Verminderung der Frachtbelastung der wichtigsten Ausfuhrgüter berechneten. Es bleibt jetzt noch die Frage zu beantworten, welcher Teil des überseeischen Versandes der thüringischen Industrie überhaupt durch die Seehafenausfuhrtarife begünstigt wird.

Wenn wir auf diese Frage eine einigermaßen zuverlässige Antwort geben wollen, dann müssen wir die Untersuchung auf den Fertigwarenversand beschränken, da nur dieser aufgrund der Angaben der Güterbewegungsstatistik annähernd richtig bestimmt werden kann. Den Ausfuhrverkehr der Roh- und Halbstoffe können wir hingegen mengenmäßig nicht einwandfrei erfassen, da ein Teil dieses Verkehrs auf dem gebrochenen Bahn-Wasserweg, dessen Beförderungsmengen auch an Hand der Angaben der Binnenschiffahrtsstatistik für Thüringen im allgemeinen nicht ermittelt werden können, erfolgt.

Auch bei der Berechnung des Fertigwarenversandes müssen wir uns mit Annäherungswerten bezw. Schätzungen begnügen, da eine Übereinstimmung der Warenpositionen der Güterbewegungsstatistik mit den Warenverzeichnissen der Seehafentarife nnr teilweise herzustellen ist, und weil ferner der für die Feststellung der überseeischen Versandmengen auszuscheidende Ortsverkehr der Seehäfen zusammen mit dem allein in Betracht kommenden Ausfuhrverkehr nachgewiesen wird. Bei den folgenden Ausführungen muß daher stets berücksichtigt werden, daß es sich nicht darum handeln kann, die absoluten Verkehrsmengen zahlenmäßig genau festzustellen, sondern daß es uns darauf ankommt, für den überseeischen Ausfuhrverkehr Thüringens gewisse Relationen hinsichtlich des Verkehrs nach den Seehafentarifen einerseits und dem Normaltarif andererseits aufzuzeigen.

Nach den Angaben der Güterbewegungsstatistik sind im Jahre 1936 von den Fertigerzeugnissen der thüringischen Industrie folgende Mengen über die a) nasse Grenze und b) trockene Grenze versandt worden:

	a) t	b) t
Papier und Pappe, Papier- nnd Pappwaren . . .	12.345	1.005
Farbstoffe, Farben, Lacke .	1.202	115
Nicht bes. genannte chem. Erzeugnisse	21.762	18.191
Glaswaren	7.766	2.958
Ton- und Porzellanwaren .	5.579	2.596
Holzwaren	5.346	525
Maschinen und Apparate .	6.721	2.701
Andere Eisen- u. Stahlwaren	11.311	865
N. E.-Metallwaren	1.254	96
Fahrzeuge aller Art . . .	1.692	331
Nicht bes. genannte industrielle Erzeugnisse .	26.970	2.989
insgesamt	101.948 t	32.372 t

Zunächst geht aus der Verteilung der Versandmengen auf den Ausfuhrverkehr über die nasse Grenze einerseits und über die trockene Grenze andererseits die überragende Bedeutung der überseeischen Ausfuhr für die thüringische Wirtschaft hervor. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die für den Verkehr über die nasse Grenze ermittelten Versandmengen auch den Ortsverkehr der Seehäfen umfassen, so kann doch kein Zweifel darüber bestehen, daß für Thüringen der überseeische Ausfuhrverkehr eine erheblich größere Rolle spielt als der Versand über die trockene Grenze. Damit ist auch festgestellt, daß für Thüringen die frachtliche Förderung der überseeischen Ausfuhr größere Bedeutung besitzt als die Förderung des Ausfuhrverkehrs über die trockene Grenze.

Wenn man davon ausgeht, daß die Güter, die durch Seehafentarife begünstigt werden, durchweg auch nach diesen Tarifen verfrachtet werden, so ergibt sich, daß folgende Gütermengen der thüringischen Fertigindustrien im Jahre 1936 frachtverbilligt nach den deutschen Seehäfen befördert worden sind:

Ausfuhrgut	begünstigt durch Seehafentarif	Versand nach deutschen Seehäfen
Papier und Pappe . . .	10 S 1	12.345 t
Glaswaren	22 S 1 24 S 3	7.756 t
Ton- und Porzellanwaren	3 S 1	5.579 t
Holzwaren	1 S 1 24 S 3	5.346 t
MaschinenundApparate .	8 S 1	6.721 t
AndereEisen-u.Stahlwaren	8 S 1	11.311 t
N. E.-Metallwaren . . .	8 S 1	1.254 t
Nicht bes. genannte industrielle Erzeugnisse	24 S 3 22 S 1 8 S 1 usw.	26.970 t
	insgesamt	77.292 t

Die vorstehenden Berechnungen, bei denen es sich — wie nochmals betont werden soll — nur um Annäherungswerte handeln kann, lassen erkennen, daß die thüringische überseeische Fertigfabrikatausfuhr zum überwiegenden Teil durch Seehafentarife begünstigt wird. Nach unseren Berechnungen wurde im Jahre 1936 mindestens drei Viertel der thüringischen überseeischen Fertigwarenausfuhr zu den ermäßigten Ausnahmesätzen der Seehafentarife befördert.

E. Schlußfolgerung.

Wenn wir uns abschließend die Frage vorlegen, ob die Seehafenausfuhrtarife der Reichsbahn die thüringische Industrie in ihrem Kampf um die überseeischen Absatzmärkte wirkungsvoll unterstützt haben bezw. unterstützen, so glauben wir, diese Frage im positiven Sinne beantworten zu können. Es war uns zwar nicht möglich, die Förderung der industriellen Ausfuhr Thüringens durch die Seehafentarife an der Entwicklung der Ausfuhrmengen der begünstigten Güter nachzuweisen, da einmal derartige Angaben von der Reichsbahn nicht zu erlangen sind, und zum anderen weil die Ausscheidung der übrigen die Ausfuhrentwicklung bestimmenden Faktoren auf unüberwindliche Schwierigkeiten stößt. Unsere Feststellungen über die durch die weitgehenden Ermäßigungen der Frachtkosten bedingte Verbesserung des Standorts der thüringischen Industrie im überseeischen Ausfuhrverkehr zeigten jedoch die keineswegs geringe Bedeutung der Seehafentarife für die Förderung der thüringischen Ausfuhr.

Von Natur äußerst ungünstig zu den wichtigsten Ausfuhrhäfen Hamburg und Bremen gelegen, rückt die thüringische Industrie unter dem Einfluß der Seehafentarife je nach dem Ausmaß der Frachtermäßigung um etwa 170 bis 270 km näher an diese Häfen heran. Eine derartige Entfernungsverkürzung des Landtransportes der überseeischen Ausfuhrgüter trägt zweifellos zur Stärkung des Wettbewerbs gegenüber solchen ausländischen Werken bei, die in geringerer Entfernung von den für sie in Frage kommenden Ausfuhrhäfen ansässig sind.

Gerade Thüringen ist ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, daß die Seehafentarife neben der Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Bahnen und Seehäfen, was ausschließlich im Interesse der Reichsbahn und der Seehäfen liegt, auch zur Unterstützung der Industrie beitragen. Während in dem großen Wirtschaftsgebiet des deutschen Westens und Südwestens in erster Linie das Wettbewerhsmoment für die Erstellung von Seehafentarifen entscheidend ist, und auch im Süden und Südosten des deutschen Reiches der Wettbewerb ausländischer Seehäfen in der Höhe der Frachtermäßigungen zum Ausdruck kommt, sind die Frachtvergünstigungen für die thüringischen Versandstationen im überseeischen Ausfuhrverkehr fast ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Industrieunterstützung gewährt worden. Nur in Einzelfällen, die mangels geeigneter Unterlagen nicht einer objektiven Prüfung und Beurteilung unterzogen werden

konnten, dürfte für die Erstellung von Ausnahmesätzen der Wettbewerb ausländischer Seehäfen bezw. der Wettbewerb der Binnenschiffahrt im Umschlagsverkehr über den Rhein sowie über die Saale und Elbe ausschlaggebend gewesen sein.

Wir haben weiter für eine Reihe typisch thüringischer Erzeugnisse die Verminderung der Frachtbelastung im überseeischen Ausfuhrverkehr, soweit diese durch die Erstellung der ermäßigten Ausnahmesätze der Seehafenausfuhrtarife bedingt ist, berechnet. Dabei stellten wir fest, daß die auf den Warenwert bezogene Verminderung der Frachtbelastung bei den begünstigten Erzeugnissen zwischen 0,5 und 16 v. H. schwankt. Je nach der Höhe der Ermäßigung der Ausnahmesätze und je nach dem Wert des begünstigten Gutes ist das Ausmaß der Verminderung der Frachtbelastung verschieden; so beträgt die Verminderung der Frachtbelastung bei den Fertigwaren im allgemeinen nur 0,5 bis 3,8 v. H., während sie bei den Roh- und Halbstoffen bis zu 16 v. H. ausmacht. Im einzelnen konnten folgende Werte errechnet werden:

Ausfuhrgut	begünstigt durch AT	Ermäßigung	Verminderung der Frachtbel.
	Fertigwaren		
Holzspielwaren .	AT 24 S 3 II	43 v. H.	3,0 v. H.
Glasmärbel . .	AT 24 S 3 III	53 v. H.	3,8 v. H.
billige Puppen .	AT 24 S 3 I	43 v. H.	1,9 v. H.
Bohrer	AT 8 S 1 I	54 v. H.	1,5 v. H.
feine Waren aus schmiedbar. Eisen	AT 8 S 1 I	54 v. H.	0,7 v. H.
Schraubstöcke .	AT 8 S 1 II	55 v. H.	2,4 v. H.
Wirtschaftsgläser.	AT 22 S 1 I	34 v. H.	0,8 v. H.
Zierporzellan . .	AT 3 S 1 I	43 v. H.	0,5 v. H.
Tafelgeschirr . .	AT 3 S 1 I	43 v. H.	1,8 v. H.
Elektroporzellan .	AT 3 S 1 III	43 v. H.	1,5 v. H.
	Roh- und Halbstoffe		
Druckpapier . .	AT 10 S 1	38/48 v. H.	11,1 v. H.
Kali	AT 11 S 7	48/57 v. H.	15,7 v. H.
Flußspat . . .	AT 4 S 1	26 v. H.	12,7 v. H.

Man könnte meinen, daß die Frachtermäßigungen der Seehafenausfuhrtarife keinen Einfluß auf die Gestaltung des Exports haben, da sie im Verhältnis zum Warenwert durchweg nur gering sind. Dabei wird aber übersehen, daß der scharfe Wettbewerb auf den Auslandsmärkten zu einer Kalkulation geführt hat, die sich bei vielen Erzeugnissen nicht innerhalb der Mark-, sondern innerhalb der Pfenniggrenze bewegt; und wenn man dann noch berücksichtigt, daß bei den vielfach großen Mengen, die im Ausfuhrverkehr zur Verfrachtung gelangen, auch die Frachtkosten erhebliche Summen ausmachen, dann wird man schon zugeben müssen, daß durch die Verringerung dieser Kosten die Ausfuhr in gewissem Maße gesteigert werden kann.

Die Ausführungen über die Entwicklung der einzelnen Seehafenausfuhrtarife ließen die enge Verbindung zwischen der Gestaltung der Ausfuhr auf der einen Seite und den Tarifmaßnahmen auf der anderen Seite erkennen. In Zeiten starken Ausfuhrrückganges wurden die Ausnahmesätze der Seehafentarife auf Drängen der interessierten Industriekreise mehrmals bedeutend ermäßigt, um eine Verbilligung der Frachtkosten im überseeischen Ausfuhrverkehr und damit eine Besserung des Auslandsabsatzes herbeizuführen. Es ist nicht anzunehmen, daß die Reichsbahn sich zu den teilweise sehr erheblichen Frachtermäßigungen, die nicht geringe Einnahmeausfälle zur Folge haben, bereit erklärt hätte, wenn nicht ein Teil dieser Ausfälle durch zusätzlichen Verkehr bezw. durch Verringerung des Verkehrsrückganges wieder ausgeglichen worden wäre.

Trotzdem dürfen wir nicht in den Fehler verfallen, die ausfuhrfördernde Wirkung der Seehafentarife zu überschätzen. Einmal sind der Tarifpolitik als Mittel der Handelspolitik verhältnismäßig enge Grenzen gezogen. Während die Zollpolitik, die die heimische Produktion auf dem Binnenmarkt gegen den Wettbewerb ausländischer Waren schützen soll, an sich keinen Beschränkungen unterworfen ist, da die Zölle beliebig erhöht werden können, ist die Kostensenkung der inländischen Unternehmer durch das Mittel der Tarifpolitik begrenzt, da die Frachten nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Gesamtkosten eines Gutes ausmachen. Ist die Preisdifferenz zwischen der inländischen und der ausländischen Ware größer als die im Gesamtpreis enthaltene Fracht, so ist der heimischen Produktion auf dem Wege der Tarifpolitik nicht zu helfen, denn selbst bei einer kostenlosen Beförderung würde sich der Absatz des Gutes nicht steigern lassen. Zum andern ist die heutige Gestaltung der internationalen Handelsbeziehungen nicht dazu angetan, der Eisenbahntarifpolitik einen überragenden Einfluß auf die Entwicklung der Ausfuhr einzuräumen. Die Beschränkung

des internationalen Warenaustausches durch Zölle, Kontingente, Währungsentwertungen sowie Devisenbewirtschaftungen sind derart einschneidend, daß mit den Mitteln der Tarifpolitik der Wettbewerb mit im Einfuhrland erzeugter Produktion im allgemeinen nicht erleichtert werden kann. Dagegen besteht zweifellos die Möglichkeit, im Wettbewerb mit dritten Staaten, die den gleichen Handelserschwerungen unterworfen sind, in gewissem Umfang eine Steigerung der Ausfuhr zu erzielen.

Literaturverzeichnis.

Adolph, A.: Eisenbahn-Gütertarifwesen. Berlin 1933.

Beckerath, E. v.: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.

Beckerath, E. v.: „Die Verkehrspolitik im Dienste der Handelspolitik", in: Magazin der Wirtschaft. 1931, S. 147 ff.

Enqueteausschuß: Die deutsche Spielwarenindustrie. I. Unterausschuß. 5. Arbeitsgruppe. 19. Band. Berlin 1930.

Giese, K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.

Huhle, F.: „Was leistet Thüringen für den Export?" in: Wirtschaftsdienst. Hamburg 1936. Nr. 22, S. 755 ff.

Huhle, F.: „Deutschlands Wirtschaftsbezirke" in: Wirtschaftsdienst. 19. Jahrgang. Nr. 9, S. 276 ff.

Köhler, E.: Die Beziehungen der thüringischen Industrie zum Weltmarkt. Jena 1920.

Kindermann, H.: Der Konjunkturverlauf in der Porzellanindustrie von 1871 bis 1932. Greifswald 1934.

Lins, W.: Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer geschichtlichen Entwicklung und gegenwärtigen Lage dargestellt. Jena 1910.

Meyer-Nellem, G.: Die Verkehrspolitik im Dienste der Deutschen Handelspolitik. Bonn Diss., Würzburg 1937.

Mitteilungen des Hamburger Weltwirtschaftsarchivs.

Moormann: K.: Das Tarifwesen. Berlin 1925.

Moormann, K.: „Die Bedeutung der Reichsbahngütertarife für die deutsche Ein- und Ausfuhr" in: Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin, Juli 1936.

Müller, J.: Die thüringische Industrie. Jena 1920.

Müller, J.: „Die thüringische Industrie — eine Exportindustrie" in: Die neue Wirtschaft. Berlin 1934, Heft 11.

Müller, J.: „Bedeutung und Entwicklung der Ausfuhr der thüringischen Industrie" in: Thüringer Industrie- und Handelszeitung. 5. Jahrgang, Heft 2, Gera 1929.

Ostermann: „Die thüringische Industrie und ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft" in: Thüringische Industrie. Jahrgang 1913, S. 26 ff.

Protokolle über die Verhandlungen des preußischen Landes-Eisenbahnrats.

Rudolph, G.: „Die thüringische Exportwirtschaft" in: Führer für Industrie und Handel. Weimar. 12. Jahrgang. Nr. 10, S. 307 ff.

Sax, E.: Allgemeine Verkehrslehre. Berlin 1918.

Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Berlin 1920.

Schulz-Kiesow, P.: „Binnenschiffahrt und Eisenbahn“ in: Wirtschaftsdienst. Hamburg 1933. Heft 37.

Schulz-Kiesow, P.: „Gütertarifpolitik und Raumordnung“ in: Raumforschung. Dez.-Heft 1936 und Jan.-Heft 1937.

Tarifakten der Deutschen Reichsbahn.

Vierteljahresberichte des Thüringischen Statistischen Landes-Amtes.

Vogt: „Die Beeinflussung des internationalen Verkehrs durch die Tarif- und Verkehrspolitik der Reichsbahn“ in: Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. 1933. Nr. 16, S. 334.

Wirtschaftliche Wochenschau der Thüringischen Staatsbank.

Wagenführ: Die Bedeutung des Außenmarktes für die deutsche Industriewirtschaft. Sonderheft Nr. 41 des Instituts für Konjunkturforschung. Berlin 1936.

Weidenhammer. W.: Die Ausnahmetarife der Reichsbahn und die thüringische Industrie. Marburger Diss. 1931.

Wolff, O.: Wesen und Bedeutung der Seehafenausnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Hamburg Diss. 1935.

Lebenslauf.

Ich wurde am 4. August 1911 in Hamburg geboren. Nach Besuch der Eppendorfer Oberrealschule und des Realgymnasiums des Johanneums in Hamburg, das ich im Jahre 1931 mit dem Zeugnis der Reife verließ, studierte ich an der Hansischen Universität Wirtschaftswissenschaft. In den Jahren 1933 bis 1935 wurde das Studium unterbrochen, da ich mich während dieser Zeit ausschließlich der studentischen politischen Arbeit widmete sowie ein Jahr freiwilligen Militärdienst leistete. Nach Wiederaufnahme des Studiums bestand ich im S. S. 1936 das Diplomexamen für Volkswirte.

Meine wissenschaftliche Ausbildung habe ich in den Seminaren und Vorlesungen von Herrn Professor Schulz-Kiesow, Herrn Professor Stucken und Herrn Professor Zimmermann erhalten.

Irman Pönisch.